
September/Oktober 1979 · 26. Jahrgang
Heft 5
Offizielles Mitteilungsblatt des ACE Auto Club Europa
D 2304 F
NEUE AUTOS · VERKEHR
POLITIK · REISEZIELE · RECHT
ACE Lenkrad
Das Ende eines Urlaubs
Seite 36
Seite 12
Vier Familienautos
PANNENDIENST
auto club ACE europa
CROCE ROSSA
WG 161
K-YY 810
Postvertriebsstück D 2304 FX
ACE auto club europa e.V., Postfach 5

ACE Lenkrad

Herausgeber:
ACE Auto Club Europa e.V., Vorsitzender: Ludwig Gosepath.

Verlag:
ACE-Verlag GmbH, Geschäftsführer: Ernst Baumann.

Redaktion:
Chefredakteur und verantwortlich: Ernst Bauer. Bildredaktion und Gestaltung: Reinhold Meier. Ständige Mitarbeiter: Interview, Wissenschaft und Wirtschaft: Wolfgang Schachermeier, Recht: Wolfgang Vogt. Fotos: Hans-P. Feddersen.

*

Gezeichnete Artikel stimmen nicht immer mit der Meinung der Redaktion überein. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Bilder keine Gewähr. Nachdruck nur mit Genehmigung der Redaktion.

Gemeinsame Anschrift:
Postfach 50 01 06, 7000 Stuttgart 50, Telefon: (07 11) 50 67-1, Telex: 07 254 873

Anzeigen:
ACE-Verlag GmbH, Schmidener Straße 233, Postfach 50 01 06, Tel. (07 11) 53 10 94, Anzeigenleitung: Hans Fischer. Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 15 vom 1. 1. 1979

Druck und Vertrieb:
Union-Druckerei und Verlagsanstalt GmbH, Theodor-Heuss-Allee 90-98, 6000 Frankfurt/Main 90, Tel. (06 11) 77 09 31.



ACE LENKRAD ist das offizielle Mitteilungsblatt des ACE Auto Club Europa e. V. und erscheint alle zwei Monate. Für Mitglieder ist der Preis im Beitrag enthalten. Die Zustellung erfolgt ohne Erhebung einer besonderen Bezugsgebühr. Auflage 524 000

inhalt

ACE AUTO CLUB EUROPA

TEST/TECHNIK

WIRTSCHAFT

VERKEHR/VERKEHRSSICHERHEIT

RECHT

REISE/FREIZEIT

*

Titelfoto: Hans-Peter Feddersen



Mit einem neuen Konzept geht Opel in der Kadett-Klasse gegen die etablierte Konkurrenz vor. Seite 24



Lenkrad berichtete vor zwei Jahren darüber, jetzt erscheint ein brandheißes Buch über Kinderunfälle. Seite 28



Lenkrad hilft Ihnen Geld zu sparen und trotzdem zu fahren: 16 Seiten Sonderteil. Seite 51



3400 Mark wird ein Opel Rekord teurer, wenn man ihn beim Händler finanziert. Der ACE bietet seinen Mitgliedern jetzt billigeres Geld. Seite 62



Wunderschöne Entwürfe für Garagentore sind das Ergebnis unseres Wettbewerbs. Seite 105

Lieber Lenkrad-Leser

Wer denkt an die Behinderten?



In diesen Tagen werden Autofahrer mit ihren Gedanken und Wünschen auf Frankfurt fixiert: Die Internationale Automobilausstellung, als Barometer einer in unserem Land zweifellos wichtigen Industrie, fast schon ein Politikum, Handelsplatz neuester Modelle, Kontaktbörse einer weitreichenden Branche und Schaufenster des Verbandes der Automobilindustrie (VDA), sorgt für Schlagzeilen. In diesen, für manchen heiligen Hallen, wo noch immer das Statussymbol Auto den Logenplatz hat, während der Zweckgegenstand Familienfahrzeug etwas weiter hinten rangiert, wird für den Beobachter dieser Schau deutlich, daß unsere Autos einen neuen Trend haben:
Sie werden, und erst recht in den kommenden Jahren, bequemer, komfortabler, luxuriöser. Das Wort Luxus darf dabei nicht falsch verstanden werden. Es ist in meinen Augen kein Luxus, wenn Spiegel vom Fahrersitz aus verstellbar sind, durch Hebel oder (auf der rechten Seite) elektrisch. Heute, wo es sich bei einer im Grunde genommen so einfachen technischen Lösung tatsächlich um einen Luxus handelt, weil er nur in kleinen Stückzahlen und nur für die teuren Autos produziert wird, mag eine Forderung nach elektrisch verstellbaren Außenspiegeln überhöht klingen. Und mancher wird sagen: Ich habe andere Sorgen, mir reicht kaum das Geld für den Kraftstoff.
Aber Lösungen dieser Art werden kommen, davon bin ich überzeugt. Nachdem die für manche Konstrukteure und Verkäufer so wichtigen Kriterien wie Beschleunigung oder Endgeschwindigkeit heute reiz- oder sinnlos werden, oder schon geworden sind, kann man davon ausgehen, daß die Käufer sich an anderen Maßstäben orientieren. Der tatsächliche Praxisverbrauch, ein leider nicht normbarer Wert, wird mit jedem Pfennig, um den sich der Sprit verteuert, noch wichtiger. Parallel dazu wird man aber, je teurer das Autofahren wird, einen entsprechenden Gegenwert von diesem Transportmittel verlangen.
Ich rede hier nicht dem Prestigeauto oder dem überzogenen Komfortbewußtsein das Wort. Aber die Tatsache, daß es heute serienmäßige Mittelklasseautos gibt, mit denen Behinderte nicht mehr so viele Probleme haben wie mit den Autos der früheren Jahre, zeigt, daß die konstruktive Entwicklung auf einem verbraucherfreundlichen Weg ist. Einige deutsche Automobile, aber auch einige Importfahrzeuge, erfüllen Kriterien, die für den behinderten Fahrer wichtig sind: Breite Türen, die einen bequemen Einstieg ermöglichen. Bedienungsorgane, die ohne Mühe und Verrenkungen erreichbar sind und damit auch dem behinderten Autofahrer nicht verschlossen bleiben.
Wenn sich der ACE in diesen Tagen, wo alle Welt nach Frankfurt schielt, dafür stark macht, daß diejenigen, die unsere Autos bauen und verkaufen, endlich auch noch mehr und noch öfter an diejenigen denken, die als Folge eines Unfalles mit dem Auto oder einem anderen Verkehrsmittel oder durch eine angeborene oder durch Krankheit erlittene Behinderung nicht mit unseren Normalfahrzeugen fahren können, dann wollen wir damit einen Denkanstoß geben. Der ACE meint: Es müssen in den deutschen Konstruktionsbüros der Kraftfahrzeug- und Zuliefererbranche mehr Ingenieurstunden als bisher bereitgestellt werden, damit behindertenfreundliche Autos gebaut werden können.

Dabei kann es aber nicht bleiben. Wir müssen uns ansehen, wie beispielsweise Schweden die Behinderten voll in die Gesellschaft integriert hat. Es fehlt noch immer an speziellen Parkplätzen, es fehlt an Rücksicht der anderen Verkehrsteilnehmer oder an der Rücksicht vieler Mitmenschen. Hinter dieser Rücksichtslosigkeit steckt oft kein böser Wille, sondern nur Gedankenlosigkeit. Man kennt nicht die Sorgen dieser Mitmenschen, und man kann sich die Schwierigkeiten überhaupt nicht vorstellen, in die ein Rollstuhlfahrer kommt, wenn man ihm sein Auto zu eng oder zu dicht einparkt. Auch hier möchte der ACE mit seiner Kampagne, die wir in diesem Heft vorstellen, dazu beitragen, daß das Verständnis untereinander besser wird. Es möge keiner kommen und sagen, dieses Problem betrifft mich nicht. Man spricht bereits von „steigenden Zuwachsraten" bei dieser Gruppe von Autofahrern. Immer wieder passiert es bei Unfällen, daß einer, der vorher noch im Auto saß, hinterher nur noch mit dem Rollstuhl mobil sein kann. Was heute für viele noch ein Randproblem sein mag, kann morgen schon in der eigenen Umgebung eintreten. Wir glauben, daß dieses ein Jedermann-Thema ist. Auch wenn bisher kein Automobilclub sich so deutlich für die Behinderten und ihre Sorgen ausgesprochen hat: Der ACE ergreift hier wieder einmal eine Initiative. Wir sehen es als ein Stück unserer gesellschaftspolitischen Aufgabe an.

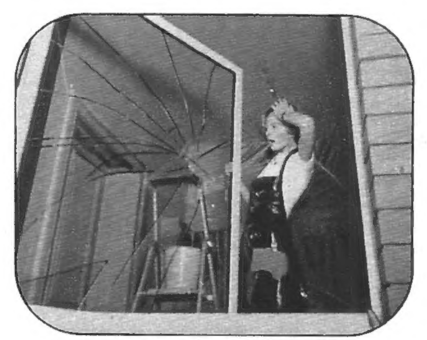
Ihr

L. Gosepath

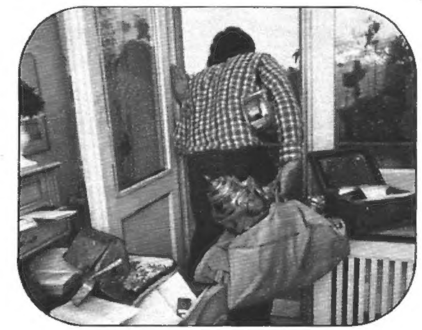
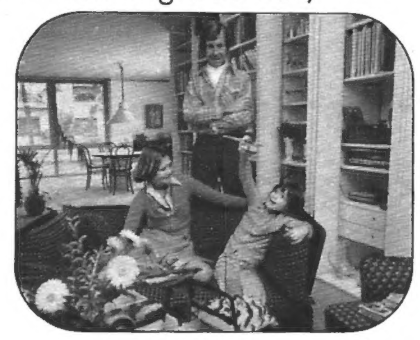
Ludwig Gosepath
Vorsitzender des ACE

Dem Hausrat kann so viel passieren.





„Die Familie sichern bedeutet, auch das zu sichern, was man sich aufgebaut hat",

sagt Vater Hausmann.

Aber vertrauen Sie einer starken Versicherung.

Keine Sorge–
Volksfürsorge



Klaus Hansen von der Volksfürsorge informiert: 9.

Täglich werden Millionenwerte vernichtet, wird über Brandkatastrophen, Einbrüche, Raubüberfälle und Stürme berichtet. Durch das Fernsehen oder die Zeitung sind Sie immer dabei.

Und es könnte auch Sie treffen. Deshalb gilt es vorzubeugen! Durch den Abschluß unserer Verbundenen Hausratversicherung.

Wir können natürlich nicht verhindern, daß es bei Ihnen brennt oder durch einen Rohrbruch das Schlafzimmer überschwemmt wird. Doch keine Sorge, wenn es passiert ist, dann hilft die Volksfürsorge-Hausratversicherung. Sie kostet für 1.000 DM Versicherungssumme 2,10 DM im Jahr.

Einer unserer 35.000 Mitarbeiter berät Sie gern.











Das Nordsee-Öl macht uns nicht unabhängig. Aber es hilft, mit Engpässen besser fertig zu werden.

80% der gegenwärtig bestätigten Ölreserven der westlichen Welt liegen in den OPEC-Ländern. Hoffnungen, das Öl aus neu erschlossenen Fördergebieten wie der Nordsee würde uns eines Tages unabhängig machen, werden aufgrund der dort wesentlich ungünstigeren geologischen Voraussetzungen kaum in Erfüllung gehen können.

Gerade in den letzten Monaten ist wieder deutlich geworden, wie wichtig es dennoch ist, mit Hilfe neuer Öl-Fördergebiete eine möglichst breite Versorgungsbasis zu schaffen, um Störungen der Ölzufuhr und sich daraus ergebende Engpässe besser überwinden zu können. Das Nordsee-Öl hat mit dazu beigetragen, daß aus dem Engpaß keine wirkliche Krise geworden ist.

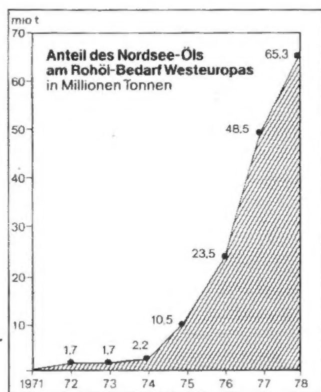
Ein Erfolg, der kaum noch überrascht, weil er den Erwartungen entspricht, die heute jeder mit dem Nordsee-Öl verbindet. Aber bis das erste Öl aus der Nordsee durch die Pipelines floß, mußten Milliarden investiert, mußten Hunderte von Bohrungen niedergebracht werden.

Die extremen Verhältnisse in der Nordsee erforderten völlig neue technische Lösungen. Es mußten Bohr- und Förderplattformen für große Wassertiefen konstruiert werden, denen die gefürchteten Stürme und 20 Meter hohe Wellen nichts anhaben können, die bis zu einer Milliarde Mark pro Stück verschlingen für den Bau und das Hinausschleppen und Aufstellen in der Nordsee.

Für den Öl- und Gas-Transport wurden 3.500 Kilometer Unterwasser-Pipelines verlegt, von denen ein Kilometer bis zu 3 Millionen Mark kostete. Das war alles nur mit in Jahrzehnten erworbenem Know-how, vor allem aber mit der Bereitschaft zum unternehmerischen Risiko möglich, denn als das Abenteuer Nordsee vor 15 Jahren begann, kannte noch niemand die Gesamtkosten und konnte noch niemand ahnen, ob die Ölsuche dort erfolgreich sein würde.

Aber weitere hohe Investitionen sind jetzt erforderlich, um die gesamten Erdgas- und Erdölvorräte der Nordsee zu erschließen.

Zusammen mit der übrigen Erdöl- und Erdgasförderung in Europa können 1980 etwa 20% des westeuropäischen Energiebedarfs aus eigenen Quellen gedeckt werden. Ein stolzer Erfolg, der uns zwar nicht unabhängig macht, der aber ein wichtiger Beitrag ist zur Ausbalancierung des Gleichgewichtes von Ölförderung und -bedarf und der uns hilft, die Störanfälligkeit der Energieversorgung zu verringern.



Es gibt viel zu tun. Packen wir's an.



Lenkrad

Leser schreiben

110 nicht immer die beste Wahl

In Ihrem Bericht über Notrufmelder (Lenkrad 2/79) ordnen Sie jegliche Notfallmeldung der Polizei oder der Telefonnummer 110 zu. Da aber in den meisten Städten der Rettungsdienst von den Berufsfeuerwehren organisiert wird, ist es sinnvoller, bei einem Unfall oder Notfall mit Personenschaden die Nummer 112 anzurufen. Von dort wird sofort ein Rettungswagen zur Unfallstelle geschickt und anschließend die Polizei verständigt. In der Zeit, in der der Telefonist die Polizei benachrichtigt, fährt der Rettungswagen schon los und ist schneller an der Unfallstelle. Wird jedoch die Polizei zuerst informiert, dauert es erstens länger bis der Rettungswagen ausrückt und zweitens besteht die Gefahr, daß ein Übermittlungsfehler auftritt.

Bernd Küllenberg
Feuerwehrmann
5650 Solingen 1

Anmerkung der Redaktion: *In verschiedenen Orten wird der Rettungsdienst tatsächlich von der Feuerwehr organisiert. Der Zeitunterschied, bis der Rettungswagen über 110 oder über 112 ausrückt, beträgt nach Angaben der Stuttgarter Berufsfeuerwehr jedoch nur wenige Sekunden. Im Grunde genommen ist es deshalb gleich, welche der beiden Notrufnummern gewählt wird, zumal sie vielerorts zu einer einheitlichen Zentrale geschaltet sind. Tatsächlich sollte man aber unserer Meinung nach bei der Notrufnummer 110 bleiben, da diese inzwischen überall bekannt ist.*

Nicht nur Vorteile durch HESOWI

... Sicherlich mag das HESOWI-Verfahren einige Vorteile, insbesondere aus der Sicht der öffentlichen Haushalte mit sich bringen. Ob die schnellere Bearbeitung von Bußgeldern von den Verkehrsteilnehmern auch als solche gesehen werden, sei dahingestellt.

Wir meinen aber, daß bei allen Vorteilen ein gewichtiges Problem nicht übersehen werden darf: die Erhaltung und Gestaltung der Arbeitsplätze.
Eine Folge der Zentralisierung ist eine nicht zu übersehende Vernichtung von Arbeitsplätzen und zwar aller Arten: von Sachbearbeitern über Registratoren und Schreibkräften bis hin zum Amtsgehilfendienst. Außerdem bringt der Bildschirmdienst besondere gesundheitliche Gefährdungen mit. Unsere Kollegen sind zeitweise gezwungen, samstags zu arbeiten. Die ÖTV fordert die Schaffung weiterer Stellen.

Wolfgang Rausch
Sprecher der ÖTV-Betriebsgruppe beim Regierungspräsidenten in Kassel

Danke, ACE!

In meinem Österreich-Urlaub mußte ich längere Zeit ins Krankenhaus. Auf Veranlassung des behandelnden Arztes wurde ich – wieder transportfähig – in die Nähe meines Heimatortes verlegt. Dieser Rücktransport kostete 1831 DM.

Meine Krankenkasse lehnte die Kostenübernahme ab, doch der ACE übernahm den Betrag in voller Höhe.

Der ACE war mir in meiner Notlage sehr behilflich. Er hat auch meinen Pkw und meine Familie kostenlos an den Heimatort zurückgebracht.

Man kann den ACE auch anderen Autofahrern wärmstens empfehlen!

Rudolf Heine, Langelsheim

Mehrwertsteuer für Skifahrer

Vor einiger Zeit veröffentlichten Sie den genannten Artikel in Lenkrad 6/78, S. 100. Mir ist das gleiche Schicksal widerfahren. Der Verkäufer in Gaschurn erklärte mir beim Kauf einer neuen Skiausrüstung – die er mir aufschwatzte, obwohl ich nur die Bindung einstellen lassen wollte –, daß ich die Mehrwertsteuer von ihm zurückerhalte. Obwohl er wußte, daß ich die Ski vor der Ausfuhr gebrauchen wollte, schreibt er mir jetzt ganz trocken, daß er die Steuer nicht rückvergüten könnte, weil es sich nach dem Vermerk des österreichischen Zolls um gebrauchte Ware handle.
Haben sich neue Gesichtspunkte in dieser Sache ergeben?

Bruno Wagner
2301 Achtewehr

Anmerkung der Redaktion: *Nein, siehe Lenkrad 2/79, S. 8.*

Kavalier der Straße

Es wird so viel von bösen Autofahrern und Fahrerflucht geschrieben. Als Gegenbeispiel möchte ich Ihnen einen Fall schildern, den ich erlebte: Wir parkten im Parkhaus eines Hamelner Kaufhauses. Dort wurde mein Pkw von einem anderen Autofahrer leicht beschädigt. Der Fahrer, Herr Deppe aus Barntrup, versuchte mich durch mehrmaliges Ausrufen durch die Lautsprecheranlage des Kaufhauses zu erreichen. Nachdem das erfolglos blieb, wollte er einen Zettel an der Windschutzscheibe meines Autos befestigen. In der Zwischenzeit hatten wir jedoch das Parkhaus verlassen.
Nun begann Herr Deppe eine umfangreiche Sucharbeit. Über die Polizei und Telefonauskunft ermittelte er mühsam meine Anschrift und Telefonnummer und nach einigen Tagen erhielt ich seinen Anruf. Er erklärte sich bereit, den Schaden zu tragen.
Ich hatte mich schon damit abgefunden, die Reparaturkosten in Höhe von 200 Mark selbst tragen zu müssen. Aus Freude und als Anerkennung für sein vorbildliches Verhalten habe ich ihm angeboten, den Betrag zu teilen.

Hellfried Müller
Berlin 37

Die mißbrauchte Frau

In der Überschrift „Die mißbrauchte Frau“ im Ölreport wird indirekt ein Beitrag zum Mißbrauch der Frau in der Werbung – unterstützt durch das Foto – versprochen. Das Zitat des Firmentextes („... auch für Frauen kein Problem ...“) nährt diese Erwartung. Aber zu beiden Punkten folgt keine Bemerkung, schon gar nicht eine Kritik. Schade. Dann ist auch diese Überschrift überflüssig.

Heidi Sgoff, Frankfurt

Weniger Versicherungsprämie

Im Kollegenkreis hatte ich mehrmals auf Ihre Aktion „Zahlen Sie auch zuviel Versicherung“ hingewiesen und auch Bekannte unterrichtet. Doch ich stieß fast immer auf Unglauben und Mißtrauen. Niemand wollte sich auf die Antragstellung einlassen. Fast jeder sah keine Chance, bei einer Versicherung etwas zu erreichen. Außerdem wollte man wohl Schreibereien, Ärger usw. ersparen. Daneben war man der Überzeugung, daß die Autoversicherungen alles automatisch berichtigen. Viele Leute könnten einen Teil der Beiträge zurückfordern, tun es aber nicht. Der Respekt vor den Versicherungen ist zu groß!
Ich finde es jedenfalls prima, daß Sie aufpassen, damit die ACE-Mitglieder nicht zu sehr geschröpft werden.

Dirk Ratthei, Itzehoe

Zahlkarte mit Werbung

Was soll man von dem Artikel in Heft 4/79 und vor allem seiner Überschrift: „Zur Strafe: Werbung für die Post“ halten? Lenkrad sollte keine Sauregurkenzeit kennen; es gibt genügend einschlägige Probleme, man braucht keine Mücke, die man zum Elefanten machen muß.

Hans Reichmann
Friedrichshafen 1

Original Blaupunkt Autoradio mit Super-Arimat

und 12-Kanal-CB-Funk





Im Preis enthalten: 1 LP im Wert von 17,80 DM. Wählen Sie!



Disco-Power. Original Super-Hits von Boney M., La Bionda, John Paul Young u.a. **Bestell-Nr. 30188 7**

Ricky King! 20 Welthits im Gitarrensound: Ti Amo, Le Rêve, Samba-Pa-Ti. **Bestell-Nr. 30187 9**

Freddy Quinn. Nimm mich mit Freddy. 20 Welterfolge: Morning Sky, Heimweh, Spanish Eyes. **Bestell-Nr. 38179 8**

Erst testen – dann kaufen

Testen Sie das Gerät eine Woche. Gefällt es Ihnen nicht, können Sie Ihre Bestellung und die damit eingegangene Clubmitgliedschaft widerrufen. Ihre 1. Zahlung erhalten Sie postwendend erstattet. In diesem Fall schicken Sie uns die evtl. bereits erhaltene Lieferung zurück.

Bertelsmann Club GmbH, Zweigniederlassung Rheda, Ringstraße 16-20, 4840 Rheda-Wiedenbrück 100.

E. J. Wittbrodt

Den Coupon schnell ausfüllen und einschicken, auch unfrankiert falls keine Marke zur Hand. Der Club schenkt Ihnen eine LP.

Endlich mal wieder eine gute Nachricht für die Autofahrer. Eine Sensation in Preis und Leistung!

Mit diesem vielseitigen Blaupunkt-Autoradio können Sie in Ruhe Ihr Programm hören, ohne dabei auf Verkehrsdurchsagen zu verzichten. Der Super-Arimat stellt diese wichtigen Informationen sofort durch. Und per Knopfdruck sind Sie im Club der CB-Autofunker. Das ist meistens sehr lustig und manchmal auch sehr hilfreich.

Rundfunkteil, zwei Wellenbereiche UKW/MW, mit UKW-Scharfabstimmung, Klangwaage.

Super-Arimat stellt Verkehrsnachrichten auch bei leise- oder stummgeschaltetem Radio und bei CB-Empfang in normaler Lautstärke durch.

CB-Teil mit 12 betriebsbereiten Kanälen, Rauschunterdrückung, CB-Störbegrenzung und Notrufkanal.

CB-Sender mit verzerrungsarmer Treiber- und Endstufen-Modulation für saubere Sprachwiedergabe.

Mit dem Kauf dieses Angebotes werden Sie Mitglied im Bertelsmann Lesering. Nutzen Sie die Vorteile!

Sie haben jetzt die Chance, das große Club-Freizeit-Programm kennenzulernen: Bücher, Schallplatten und MusiCassetten. Ein Super-Angebot an Unterhaltungselektronik. Urlaubsreisen in alle Welt. Und viele attraktive Freizeit-Angebote zu Club-Sparpreisen.

Club-Einkaufs-Service: Sie können zu Hause in Ruhe im Club-Katalog auswählen, sich in mehr als 270 Club-Centern beraten lassen oder schnell Ihre Wünsche per Telefon durchgeben.

Ihr Geschenk!

Wenn Sie den Coupon einschicken, erhalten Sie diese LP als Geschenk. Sie gehört Ihnen, auch wenn Sie nicht Mitglied werden wollen. Also, ab die Post!!!

Musik macht Freude



Coupon

An die Bertelsmann Club GmbH, Zweigniederlassung Rheda, Ringstraße 16 – 20, 4840 Rheda-Wiedenbrück 100

29003

Club-Vereinbarungen

Wenn ich meinen ersten Club-Einkauf nach Ablauf von 8 Tagen behalte, werde ich dadurch Mitglied im Bertelsmann Lesering für zunächst ein Jahr. (Mache ich dagegen von meinem Widerrufsrecht Gebrauch, bin ich verpflichtet, die bereits erhaltene Lieferung zurückzusenden).

Melde ich mich nur als Club-Mitglied an, ohne das Einführungsangebot zu kaufen und mache nach Erhalt der Mitgliedschafts-Unterlagen (einschließlich Club-Katalog) von meinem 8tägigen Widerrufsrecht keinen Gebrauch, werde ich Mitglied im Bertelsmann Lesering für zunächst ein Jahr.

Mitgliedschaftsbeginn gemäß meinem angekreuzten Wunsch und Club-Ausweis, den ich umgehend erhalte. Meine Mitgliedschaft bleibt jeweils ein weiteres Jahr bestehen, wenn ich sie nicht 3 Monate vor Ablauf kündige.

Jedes Vierteljahr erhalte ich den neuen Club-Katalog kostenlos. Aus diesem Angebot werde ich vierteljährlich für mindestens 15,– DM kaufen. Geschieht dies nicht bis zum jeweils im Club-Katalog genannten Termin, gilt das besonders preisgünstige Hauptvorschlagsangebot, dessen Preis auch 15,– DM übersteigen kann, als bestellt. Mit der Bestellung wird der Kaufpreis fällig.

Die Verlagsgemeinschaft Inh. R. Mohn in Rheda-Wiedenbrück betreut mich als Club-Mitglied und wird mein Vertragspartner. Nur wenn ich mit der Bezahlung oder Abnahme in Verzug komme, werden alle Mindestkaufbeträge von 15,– DM pro Vierteljahr bis zum nächstmöglichen Ablauf der Mitgliedschaft in einer Summe fällig. Eigentumsvorbehalt bis zur völligen Bezahlung. Erfüllungsort ist Rheda-Wiedenbrück.

Bitte schicken Sie mir:

❶ **Das Blaupunkt Autoradio „Koblenz" CB 12".** Bestell-Nr. 95285 3. Preis: 198,40 DM (+ 2,50 DM Versandkostenanteil). **Zahlung: 1 x 70,90 DM (68,40 DM + 2,50 DM Versandkostenanteil).**

☐ per beigefügtem Scheck (der einfachste Weg)
☐ per Zahlkarte an das Postscheckamt Hannover, Kto.-Nr. 135 752-301 (bei Einsendung des Coupons)
☐ per Nachnahme bei Erhalt der Sendung

Danach 5 fortlaufende monatl. Zahlungen zu je 26,– DM.

❷ **1 Langspielplatte,** im Preis von 198,40 DM mit 17,80 DM enthalten.

Bestell-Nr. ☐☐☐☐☐ ☐

Meine Mitgliedschaft soll beginnen: 1. 7. 79 ☐ 1. 10. 79 ☐

Mit diesem Kauf ist meine Abnahmeverpflichtung in den ersten beiden Vierteljahren bereits erfüllt.

❸ **Mein Geschenk** und ausführliche Club-Informationen.

☐ Ich melde mich als Club-Mitglied an, ohne dieses Einführungsangebot wahrzunehmen. Liefern Sie mir die Mitgliedschafts-Unterlagen und mein Geschenk.

Hier meine Anschrift in Druckbuchstaben:

Vorname/Zuname — Geburtsdatum

Straße/Hausnummer

PLZ/Wohnort

Beruf — Telefon

Datum — ❶ **Unterschrift für die Bestellung (bzw. Anmeldung)**

8 Tage Widerrufsrecht
Ich kann meine obige Bestellung und damit die eingegangene Club-Mitgliedschaft (bzw. meine Anmeldung und die damit eingegangene Club-Mitgliedschaft) innerhalb einer Woche schriftlich widerrufen. Es genügt, wenn ich den Widerruf spätestens am 8. Tag nach Erhalt der Lieferung (bzw. der Unterlagen) an die Bertelsmann Club GmbH, Zweigniederlassung Rheda, Ringstraße 16 – 20, 4840 Rheda-Wiedenbrück 100, absende. Im Falle einer Bestellung erhalte ich meine erste Zahlung zurück. Ein Doppel dieses Coupons erhalte ich mit Ihrer Lieferung. Ich bestätige durch meine Unterschrift, daß ich mein Widerrufsrecht zur Kenntnis genommen habe.

Datum — ❷ **Unterschrift für das Widerrufsrecht**

► **Wichtig:** Auslieferung erfolgt nur, wenn zwei Unterschriften vorhanden (bei Minderjährigen – unter 18 Jahren – die d. gesetzl. Vertr.). ◄

Wir zahlen die Zeche

Leserbriefe zu aktuellen Sorgen

Tempolimit oder Gutscheine

Ein Tempolimit „geht an den Lebensnerv der deutschen Wirtschaft", so hört man die Firma BMW. Klar, wer jahrelang seine Werbung auf Sportlichkeit und Schnelligkeit, nicht aber auf energiesparende Wirtschaftlichkeit abstellte, muß jetzt zittern. Und so hilft nur die altbekannte Drohung mit den Arbeitsplätzen, denn „Eingriffe in dieses System können das gesamte ökonomische Gleichgewicht über den Haufen werfen, Arbeitsplatzverluste seien dann unvermeidlich". Jetzt ist es mir vollkommen klar: Unsere Nachbarn in der EG haben nur deshalb eine so hohe Arbeitslosigkeit, weil sie alle ein Tempolimit haben. Oder halt – sind sie vielleicht wesentlich weitsichtiger als wir? Was ist uns lieber? Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen von 130 km/h oder gar 100 km/h oder Benzingutscheine mit einem unweigerlich auftretenden Schwarzmarkt?

Stefan Uchrin jr., Wuppertal

Zweifel an Umfrage

In der neuesten Lenkrad-Ausgabe vermisse ich Beiträge, die eine klare Interessenvertretung der Autofahrer im Rahmen der augenblicklichen Diskussion um Tempolimit und andere Einschränkungen artikulieren. Es ist doch offensichtlich, daß die Spareffekte beim Tempolimit 130 gleich Null sind und selbst bei Tempo 100 auf Autobahnen und Tempo 80 auf anderen Straßen betragen sie 0,8 Prozent des gesamten Mineralölverbrauchs der BRD.

Gerhard Fritz, Karlsruhe

Visa ist gut

Ich fahre seit Mai einen Citroën Visa-Club und bin vom Anschaffungspreis, vom Unterhalt und vom Komfort her sehr zufrieden. Der Wagen wird von mir täglich benutzt (Autobahn, Landstraße und Stadt) und ich könnte nicht behaupten, daß ich eine Behinderung wäre. Es ist für mich und meinen Geldbeutel eine Freude, daß ich bei einem Verbrauch von ca. 6,7 bis 7 Litern liege. Die Gesichtspunkte Wirtschaftlichkeit und Fahrkomfort wurden von Ihrem Tester leider überspielt. Dafür sprach er lieber vom „Zweitwagen, Anfängerauto oder Stadtwagen". Mir ist eine glückliche Familie lieber als ein Statussymbol Auto.

Hans-Jörg Kundert, Köln 90

Geschwindigkeits-Fetischisten

Ich finde es bedauerlich, daß Sie in Ihrem Artikel „Sparsamer Nachbar" den Citroën Visa vornehmlich unter dem Aspekt der Tempo-Leistung beurteilen, als wenn es nicht wichtigere Beurteilungskriterien gibt, wie z. B. das der Verkehrssicherheit. In Formulierungen wie „Der Kleine ist recht für Fahrten rund ums Haus. Mit dem Großen kann man sogar Auto fahren", drückt sich ein Geschwindigkeits-Fetischismus aus, der durch nichts zu rechtfertigen ist. Wenn Sie schreiben: „. . . und damit bringen sie es nicht einmal auf die Richtgeschwindigkeit", so gehen Sie offensichtlich davon aus, daß das Eldorado unbegrenzter Geschwindigkeit für Autofahrer in Deutschland für ewige Zeiten erhalten bleibt. Ein Blick über die deutschen Grenzen hinaus sollte Ihnen zu der Einsicht verhelfen, daß es nur noch eine Frage der Zeit sein kann, bis auch bei uns ein Tempolimit eingeführt wird. Sie glauben doch nicht im Ernst, daß wir uns als einzige Nation der Welt einer Benzineinsparung durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung entziehen können?

Christian Bochynek
Dortmund

Der Mensch freut sich . . .

Aufgrund Ihrer Anregung in Lenkrad 3/79, S. 42 „Schreiben ist Geld", hatte ich bei meiner Autoversicherung, bei der ich seit 1960 mit dem sechsten VW vollkasko-versichert bin, den Musterbrief eingereicht, der nun dazu geführt hat, daß mir 24,10 Mark zurückerstattet wurden. Es war nicht viel, aber der Mensch freut sich und man sieht wieder, wie wichtig es ist, einer starken Organisation anzugehören und von dort auch betreut zu werden.

Rudolf Heier
6200 Wiesbaden

Über miese Tricks empört

In Lenkrad 3/79, S. 42 ff., las ich den Artikel über die Versicherungen „Schreiben ist Geld". Ich war einfach empört über die miesen Tricks, mit denen diese Leute in Zusammenarbeit mit dem Bundesaufsichtsamt in Berlin arbeiten. Wir haben in meinem Bekanntenkreis ausgiebig darüber gesprochen.

Horst Meiser
5800 Hagen

Lernspiel zum Nachdenken

Mit Ihrem Lernspiel „Sprit-Spar-Coupon 10 Liter" sind Sie auf dem richtigen Weg. Nur sollte sich eine solche Haltung auch in der Besprechung von benzinsparenden Autos niederschlagen, wenn es darum geht, einem autofahrenden Volk auf die energiesparenden Sprünge zu helfen. Es nützt der Sache wenig, eine an sich positive Entwicklung mit einem Schlenker mies zu machen, um so psychologisch den Boden zu bereiten, daß sich der so „unmanipuliert und frei dünkende" Konsument nur noch in Autos wohlfühlt, die mindestens 150 km/h fahren.
Ich besitze keinen Citroën „Visa", aber nach allem, was ich nun darüber weiß, wäre dieser Wagen immerhin eine Alternative – und keine schlechte!

Karl-Jürgen Hesse, Karlsbad

Sparen in der Luft

Der Aufforderung des Kollegen Gosepath in seinem Kommentar zur Energiesituation ist zuzustimmen: Aufrufe zum Kleckern helfen nicht mehr, wir müssen klotzen! Nur, was heißt das? Meines Erachtens kann das nicht heißen, daß wir als Gewerkschafter uns den Kopf ausschließlich darüber zerbrechen, wie man mit Sparappellen an die Arbeitnehmer den Spritverbrauch eingrenzt. Warum stellen wir nicht einmal folgende Rechnung auf? Ein Phantom-Jäger braucht pro Flugstunde 2500 Liter Sprit. Dafür könnte ich mit meinem Golf 50 000 km fahren und wäre bei einer Einsparung des Phantom-Jägers auch bereit, eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 130 km/h einzuhalten.
In dieser Richtung könnte die Bundesregierung z. B. zahlreiche sinnvolle Sparmaßnahmen ergreifen und käme damit auch gewerkschaftlichen Forderungen nach Reduzierung des Rüstungsetats entgegen. Aber davon war bisher nicht die Rede. Stattdessen nimmt Minister Lambsdorff die Ölmultis im Namen der „Marktwirtschaft" in Schutz und läßt sich kaum noch bei seinen Fernsehauftritten vom Sprecher der Ölfirmen unterscheiden. Und auch das Bundeskartellamt kapituliert vor diesen Multis. Die marktbeherrschende Stellung dieser Ölkonzerne, die keine Energiekrise, sondern nur eine Profitkonjunktur kennen, erfordert m. E. die Rückbesinnung auf ureigene gewerkschaftliche Ziele auch im ACE: Notwendig sind demokratische Kontrolle und Vergesellschaftung dieser Multis. Dann könnte die Bundesregierung auch unmittelbar selbst mit den ölfördernden Ländern Lieferverträge abschließen.

Klaus Pickshaus, Frankfurt

Regelnde Hand des Staates?

Die von den Ölmultis herbeigeführte Heizöl- und Benzinkosteninflation trifft in der Tat vor allem uns „kleine Leute". Wir zahlen die Zeche, während die Großaktionäre von BP, Shell, Esso und wie sie alle heißen, märchenhafte Profite einstreichen. In dieser Situation, so meine ich, wäre die regelnde Hand des Staates durchaus nicht fehl am Platz. Nicht um die Privatfahrer oder Heizölverbraucher zu „reglementieren", sondern um das Gewinngebaren der Mineralölproduzenten einmal genauer unter die Lupe zu nehmen, um nötigenfalls die Verarbeitung der langfristig knapper werdenden Ölvorräte selbst in die Hand zu nehmen und um Heizkostenzuschüsse und Kilometerpauschalen möglichst rasch der inflationären Preisentwicklung anzupassen. Für uns Gewerkschaftsmitglieder gibt es auf dem Mineralölsektor also noch viel zu tun – packen wir's an.

Thomas Armbruster, Freiburg

Liebe High Society.

Der illustre Kreis der automobilen Spitzenklasse wird sich öffnen müssen. Zu Gunsten eines neuen, zeitgemäßen Verständnisses von wirtschaftlicher Exklusivität. Gemeint ist der Datsun Laurel 240. Ein Automobil, das den Vergleich mit großen Namen nicht scheut. Mit modernem Styling und entsprechender Technik.

Sein 2,4 Liter-Sechszylinder-Motor mit 83 kW (oder 113 PS) läßt ihn bei jeder Geschwindigkeit elegant über die Straße gleiten. Dabei begnügt er sich mit durchschnittlich 13 Liter Normalbenzin auf 100 km (Testverbrauch). Selbstverständlich hat er als Klasse-Limousine ein Getriebe mit drehzahlreduzierendem 5. Gang. Sein Tourenzähler zeigt die wirtschaftlichen Drehzahlen an und hilft so, nicht nur schonend, sondern auch sparsam zu fahren.

Typisch für Datsun ist auch seine serienmäßige Komplett-Ausstattung: z. B. 10-Funktionen-Kontroll-System, getönte Scheiben rundum, Verbundglas-Frontscheibe, 2-Stufen-Scheibenwischer mit Intervall-Schaltung, Heckscheiben-Heizung, vier Halogen-Hauptscheinwerfer, Leichtmetall-Felgen mit Reifen der Dimension 185/70 SR 14, höhenverstellbares Lenkrad, höhenverstellbarer Fahrersitz mit Lendenwirbelstütze, Liegesitze vorne, ausklappbare Mittelarmlehne hinten und die erste Tectyl-Rostschutz-Behandlung. (Wenn man eine Teil-Nachbehandlung und eine Wiederholungs-Nachbehandlung durchführen läßt, erhält man die 5-Jahres-Tectyl-Rostschutz-Garantie.)



Hersteller von Datsun-Automobilen.



Datsun Laurel 240.

DM 17.145,-. Unverbindliche Preisempfehlung ab Neuss.

Auf Wunsch mit Servo-Lenkung oder Automatic-Getriebe gegen Aufpreis.

Sie sehen, zur automobilen High Society zu gehören, ist jetzt erschwinglich geworden. Die Sechszylinder, der Datsun Laurel 240 oder alternativ der Laurel 200 (71 kW/96 PS), können Sie bei einem der mehr als 600 Datsun-Vertragshändler hautnah bestaunen. Oder gleich bei einer Probefahrt näher kennenlernen.

Ihre Nissan Motor Deutschland GmbH, Nissanstraße 1, 4040 Neuss 1.



Wir machen Zuverlässigkeit. Weltweit.



Audi 80
Ford Taunus
Opel Ascona
VW Passat

Die deutsche Einheitsfamilie

Folgt man den Firmen-Philosophen, dann stekken hinter diesen Automobilen nicht nur technische Konzeptionen, sondern gar „Ideen". So schrieb Opel im Februar dieses Jahres: „Mit einer Verjüngungskur an der Basis ihres breiten Motorenangebots starten die Opel-Modelle Ascona und Manta in den kommenden Autofrühling: Während bisher am unteren Ende der beim Ascona bis 74 kW (100 PS) und beim Manta und Manta CC bis 81 kW (110 PS) reichenden Motorenpalette jeweils zwei 1,2-Liter-Aggregate lieferbar waren, übernimmt jetzt ein völlig neuer 1,3-Liter-Querstrom-Motor die Rolle des wirtschaftlichsten Antriebs. Er gewährleistet dank seiner hochmodernen Konzeption gleichermaßen Spurfreudigkeit, Laufruhe und eine angemessene Spitzengeschwindigkeit . . ."
Dieses Auto war es, das deshalb in unserem Konvoi mitfahren sollte – zeitgemäß in der Maschine, erpropt und sicherlich bewährt in der klassischen Karosserie.

Der neue Taunus: Rundum verbessert

Was bot sich bei der Kölner Konkurrenz an? Natürlich der neue Taunus. Der freilich wurde der Fachpresse erst nach unserem Redaktionsschluß vorgestellt, so daß er in die Vergleichsfahrt nicht mit einbezogen werden konnte. Lediglich auf einem kleinen Rundkurs im Taunus konnte aus diesen Gründen die Kölner Aufpolitur ihren Glanz strahlen lassen.
Mehr als vier Millionen Autos dieser Baureihe (einschließlich der britischen Schwester Cortina) haben den Taunus zum beliebtesten Mittelklasse-Auto in Europa gemacht. Wesentliche Neuerungen: Verbesserte Fahrwerkstechnik, sparsamere Motoren (keine Neuentwick-

Sie haben auf- und absteigende Linien, angeheiratete oder hinzugezogene Verwandte und ab und zu mal einen Ausreißer: Ford, Opel und der VW-Audi-Konzern versorgen viele Millionen Familien mit ihren Mittelklasse-Autos. Unterschiedliche Motoren lassen die mal einfach, mal nobel ausgestatteten Massen-Autos fast unvergleichbar werden. LENKRAD schildert die grundsätzlichen Vor- und Nachteile dieser wichtigen Baureihen.

lung, sondern Verfeinerung). Insoweit können wir getrost auf die bisherigen Erfahrungen mit „alten" Taunusmodellen zurückgreifen und auf den Viererkonvoi verzichten. Die in diesem Bericht genannten Verbrauchswerte stützen sich allerdings für Ford auf Werksangaben und können deshalb nicht direkt miteinander verglichen werden.
Für Audi ging der 1,3-Liter-Wagen an den Start, in L-Ausführung und – zugegeben – mit



Vorschußlorbeeren, denn von allen Autos, die in den letzten Jahren auf den Markt kamen, hat dieser Wagen unsere Redaktion wohl am stärksten beeindruckt, weil er in der Mittelklasse wirklich viel Neues, viel



Gutes und viel Überlegtes bietet.
Dennoch: Die Vergleichsfahrt brachte ein paar Kratzer am hochpolierten Image dieses bayerischen „Volkswagens".
Gewissermaßen als Abrundung nach oben und als Prüfobjekt dafür, inwieweit es sich überhaupt noch lohnt, ein Auto stark zu motorisieren, fuhr noch ein Passat mit. Der Passat und der Audi 80 als Parallelentwicklung zweier im VAG-Konzern nach wie vor ziemlich getrennt konstruierenden und verkaufstechnisch operierenden Firmen Volkswagen und Audi – das allein war sicherlich einen Vergleich im größeren Rahmen wert. Der Testwagen hatte die drittstärkste Maschine des Wolfsburger Motorenprogramms eingebaut: 1600 ccm und 75 PS, jenen Motor, den es auch bei gleicher Verdichtung und gleichem Hubraum mit 85 PS gibt. Die Ausstattung des Wagens hieß GLS, also das Maximum dessen, was man sich quasi ab Prospekt leisten kann, wenn man von der Topversion GLI absieht.

Unterschiede bis zu 6000 Mark

Was soll, so mag mancher fragen, diese Fahrt mit drei derart unterschiedlichen Autos? Eine gewiß berechtigte Frage, zumal man gewöhnlich nicht Äpfel mit Birnen vergleicht.
Nun: Gehen Sie doch mal über Ihren Betriebsparkplatz. Hat etwa der Kollege exakt das gleiche Auto wie Sie, nur von der Konkurrenz? Und das Auto, das Sie da eben auf der Auto-





bahn überholte, war es wirklich nur schneller, weil es einen anderen Motor, also ein paar PS mehr hat oder Super braucht? Nein: Denn heute kommt es weniger auf die Spitze in der Motorisierung an als auf die Vernunft des Fahrers. Die Verbrauchswerte dieser Dreierfahrt zeigten zudem auf, daß die Motorenversion des Wagens in bezug auf das Fahrtergebnis (in unserem Falle) keinen nen-



Sicht und Sitze gut. Kofferraum außerordentlich groß. Handlich, leise, bequem: Die jüngste Entwicklung bei den vier Vergleichswagen ist der Audi 80





Audi 80





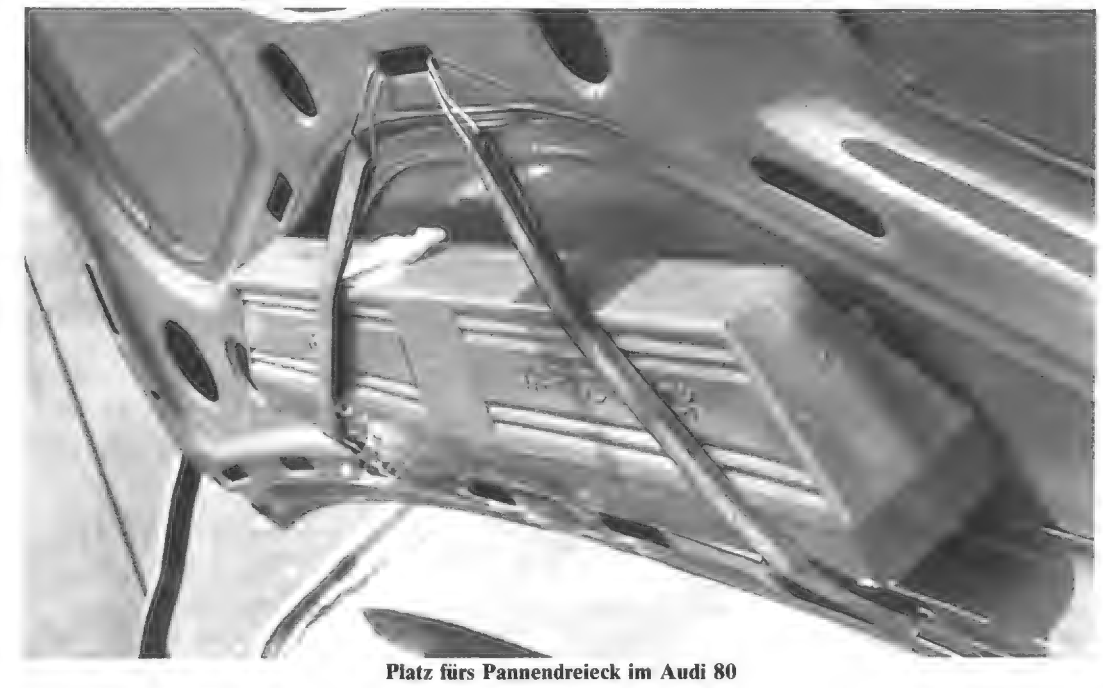
Ford Taunus



Opel Ascona



VW Passat



Platz fürs Pannendreieck im Audi 80

nenswerten Einfluß ausüben kann.

Insoweit, so meinen wir, war auch dieser etwas gemischte Vergleich zu vertreten. Und die Ausstattungsunterschiede?

Sicherlich, sie mögen subjektiv beeinflussen, wenn man statt in einer Normalversion (die übrigens in den Verkaufszahlen die kleinste Rolle spielt – aus welchen Gründen auch immer) mit einer GLS-Ausstattung vergleicht. Wenn man also auf einer nackten schwarzen Gummifußmatte und auf einfacherem Polsterstoff über Land reitet, mag das schon „härter" wirken als feiner Velour auf der Sitzfläche und unter den Schuhen. Doch solche Unterschiede kann der sich um Objektivität bemühende Journalist in seiner Beschreibung ausgleichen, zumal dann, wenn er die Gelegenheit hatte, zu anderen Zeiten auch die anderen Versionen der Wettbewerber zu sehen oder zu fahren.

Wer legt den Maßstab fest?

Schließlich: Es geht auch nicht darum, ob die Chromteile bei dem Fahrzeug schmucker aussehen als bei jenem, oder ob man für jenes oder dieses Detail Punkte vergeben soll (und wenn: Wie viele dann?).

Wir meinen, ein einfacher Bericht über diese Vergleichsfahrt sei informativer. Wer ins Detail steigen will, muß (und sollte) heute zum objektiven Abgleich der Ausstattungsunterschiede ohnehin die jeweils neuesten Ausstattungslisten vergleichen und dann rechnen. Die unterschiedliche Aufpreispolitik der einzelnen Hersteller ist uns – zu gegebener Zeit – einen größeren Bericht wert. Sie verfälscht aber die Endpreise, und wenn man ehrlich ist, muß man gerade bei diesem Thema den Blick auch auf die führenden ausländischen Hersteller werfen.

Nachdenkenswert und vergleichbar schien uns indessen:

- der Verbrauch, immer bezogen auf das erreichte Fahrtziel oder den Fahrtzweck
- die Sicht aus dem Fahrzeug
- der Gesamteindruck am Ende eines harten Fahrtages, denn nur er ermöglicht die objektive Würdigung der Tatsache, daß im Grunde genommen jedes Auto fast schon ein Individuum ist, das auch eine gewisse Anpassung des Fahrers


12 Liter auf 100 Kilometer.
10 Liter auf 100 Kilometer.
Bei dieser Zündkerze wurde das vom Fahrzeughersteller vorgegebene Wechsel-Intervall beträchtlich überzogen.
Neue Bosch-Zündkerze. Damit Sie vom Start weg spürbar Benzin sparen.
An den Zündkerzen zu sparen, kann teuer werden. Denn bei altersschwachen Zündkerzen häufen sich, oft unbemerkt, die Zündaussetzer. Teures Benzin wird unverbrannt zum Auspuff hinausgeblasen. In Extremfällen sind 20 % Mehrverbrauch durchaus denkbar.
Diese Benzinvergeudung können Sie vermeiden, indem Sie die vom Kraftfahrzeughersteller empfohlenen Intervalle für den Kerzenwechsel einhalten.
Außerdem: Warum nicht gleich die Bosch-Super-Kerze einbauen lassen? Denn dank ihres enorm wärmeleitfähigen Kupferkerns in der Mittelelektrode erreicht die Bosch-Super-Zündkerze ihren optimalen Temperaturbereich auch im benzinverschlingenden Stadt- und Kurzstreckenverkehr innerhalb weniger Sekunden.
Das Ergebnis: Vom Start weg volle Kraftstoffnutzung.
SUPER
RO
922
BOSCH
SUPER
BOSCH
SUPER



verlangt (die zudem auch gerne akzeptiert wird, denn sonst wären nicht so viele Leute von ihrem Auto begeistert)

- der Umgang mit dem Auto – etwa das, was man Handlichkeit nennen könnte, vor allem beim stetigen Umsteigen.

Wie mag es dem ergehen, der jeden Morgen mit seinem Auto im Berufsverkehr steckt? Das war unsere erste Aufgabenstellung und zugleich der Beginn der Vergleichsfahrt.

Nach einer Stunde kreuz und quer durch Stuttgart hatten wir alle genug: Bus und Bahn sind besser – wenn man sie hat.

Fazit Nummer 1: Für den Berufsverkehr sind unsere Autos nicht gebaut. Sie schlucken zuviel. Die ewige Kupplerei, das kurzzeitige Anfahren und Abbremsen sind in Schaltgetriebeautos noch immer mühsam. Eine Automatik würde alles erleichtern, mit Sicherheit aber auch mehr Sprit brauchen.

Erkenntnis nebenbei (die ganz frisch jetzt auch in einer großen ARAL-Untersuchung bestätigt wird): Benzin läßt sich am meisten in der Stadt sparen. Vielleicht weniger durch noch mehr verfeinerte Motorenkonstruktionen als vielmehr durch möglichst gleichmäßiges, prestigeloses Fahren.

Fazit Nummer 2: Der Grad der Motorisierung oder gar der Ausstattung spielt im heutigen Stadtverkehr kaum eine Rolle mehr, solange es sich nicht um extreme Außenseiter (zu schwache Motoren, zu große Hubräume) handelt.

Nach rund 40 Kilometern Stadtfahrt ermittelten wir folgende Verbrauchswerte:

40 km Stadtfahrt	
Audi 80	18,1 Liter/100 km
Opel Ascona	13,3 Liter/100 km
Passat VW	11,3 Liter/100 km

Der auffallend hohe Stadtverbrauch des Audi 80 kann weder mit Meßungenauigkeiten noch mit einem denkbaren Fehler in der Zündeinstellung erklärt werden. Diese drei Werte zeigen deutlich: Der Verkehrsfluß – und nicht nur der Gasfuß des



Der zur IAA verbesserte Taunus wartet mit einigen Verbesserungen auf, die das Auto harmonischer und wertvoller machen. Innen und außen wurde er gefälliger. Er soll auch sparsamer geworden sein.



Audi 80



Ford Taunus



Opel Ascona





VW Passat



Fahrers – diktiert den wahren Verbrauch. Denn alle drei Autos fuhren zur selben Zeit dieselbe Strecke. Notwendigerweise reichte es dem am Schluß fahrenden Audi 80 nicht jedesmal über die verstopfte Kreuzung – er hatte mehr Leerlaufphasen zu verkraften als die andern Autos.

Diese Werte darf man zudem nicht zu wichtig nehmen: Nach 100 Kilometern Stadtfahrt hätten sie sich bestimmt mehr angeglichen.

Teil zwei der Strecke war schon aussagekräftiger: Was brauchen die Autos bei Tempo 120 auf der Autobahn. Stuttgart–Donaueschingen, eine sehr ruhige, ganz leicht steigende, weitgehend störungsfreie Autobahn. Nach 127 Kilometern (davon etwa 15 km bestens ausgebaute Zubringer, die mit der Autobahn vergleichbar sind) wurde wieder aufgetankt:

127 km Autobahn	
Opel Ascona	8,9 Liter/100 km
VW Passat	8,7 Liter/100 km
Audi 80	8,5 Liter/100 km

Fazit Nummer 3: Wer sich um gleichmäßiges Fahren bemüht und wem der Verkehr dazu die Gelegenheit gibt, kann deutliche Sparerfolge erzielen. Die relativ geringen Unterschiede bei diesen drei Wagen liegen wohl eher in der vorgegebenen Meßungenauigkeit als in den Auswirkungen der Motorenkonstruktionen. Denn alle drei hatten dieselbe Transportaufgabe zu erfüllen: Nahezu gleichviel Gewicht in der gleichen Zeit vom gleichen Ort an den gleichen anderen Ort zu bewegen – und dies unter den gleichen Umständen.

Deutlichere Unterschiede erst auf der Landstraße

Der Einfluß des Fahrers und auch der Fahrweise, aber auch die Wirtschaftlichkeit eines Motors wirken sich am ehesten in den Bereichen aus, in denen man häufig an die Grenzen geht. Deshalb prüften wir die Autos über eine weite Strecke auf Landstraßen. Von Donaueschingen führte die Fahrt zunächst über enge Schwarzwaldsträßchen durch den Hotzenwald, dann in die Schweiz und schließlich über die Autobahn nach Basel und Mühlhausen. Von dort wieder über Landstraßen bis nach Straßburg. Enthalten sind ein unproblematischer Grenzaufenthalt – einer mit üblichem Ruckel-Zuckel-Verkehr und eine Stadtdurchfahrt. Die Strecke war genau 320 Kilometer lang und läßt klare Aussagen über den Verbrauch zu:

320 km gemischte Strecke	
VW Passat	8,3 Liter/100 km
Opel Ascona	7,8 Liter/100 km
Audi 80	7,1 Liter/100 km

Schon im Frühjahr polierte Opel den Ascona mit einem neuen 1,3-Liter-Motor auf. Jetzt hat er einen geänderten Kühlergrill, kunststoffummantelte Stoßfänger, bessere Vordersitze (mehr Seitenhalt), hinten eine geänderte Rückbank.






Audi 80


Ford Taunus



Opel Ascona


VW Passat

Fazit Nummer 4: Wer sein Auto ausfahren kann (und dazu muß man nicht unbedingt die mögliche Höchstgeschwindigkeit anpeilen), der muß oder kann auch die spezifischen „Unarten" oder „Vorteile" des jeweiligen Modells in Kauf nehmen. Verbrauchsunterschiede von mehr als einem Liter auf 100 Kilometer unter denselben Fahrbedingungen sind darstellbar. Aber: Auf 100 000 solcher Fahrkilometer bezogen macht dies gerade 1000 Liter Mehr- oder Minderverbrauch aus – oder anders ausgedrückt: Die Menge Kraftstoff, die man braucht, um rund 1300 Kilometer fahren zu können.

Zum Abschluß der Strecke waren noch knapp 250 Kilometer deutscher Autobahn zu bewältigen – von Kehl nach Kronberg im Taunus. Teilweise gelten auf dieser Autobahn Limits, teilweise konnte man frei fahren.

Passat mit Überraschung

Der Verkehr war relativ dicht. Hier erwies sich der hubraumstärkere Passat als der klare Sieger, während der Opel Ascona im Verbrauch ganz oben lag.

250 km Autobahn	
Opel Ascona	12,0 Liter/100 km
Audi 80	11,4 Liter/100 km
VW Passat	9,4 Liter/100 km

Fazit Nummer 5: Ein stärker motorisierter Wagen kann →



seine konstruktiven Vorteile nur dann ausspielen, wenn man ihm Gelegenheit gibt, im „sparsamen“ Drehzahlbereich zu bleiben. Die auf dieser Strecke erzielte (und nicht vorgegebene) Fahrtgeschwindigkeit wurde weitgehend von den Möglichkeiten diktiert, die die Straße zuließ. Der Passat lag hier in einem günstigen Bereich, der Ascona mußte praktisch immer voll ausgefahren werden und der Audi 80 lag ebenfalls nicht sehr weit unter seiner Obergrenze, was in beiden Fällen zu einem höheren Verbrauch führte.

Muß man, um dieses augenfällig zu machen, 740 Kilometer fahren, praktisch an einem Stück, nur unterbrochen durch eine einstündige Mittagspause? Wir meinen „Ja“, obschon die Zusammenhänge, die hier als Fazit genannt werden, demjenigen klar sind, der sich mit solchen Problemen beschäftigt.

Das geschilderte und keinesfalls konstruierte oder im Computer errechnete Beispiel macht jedoch deutlich, wie Verbräuche entstehen und welchen Einfluß man als Fahrer darauf nehmen kann (oder sollte, wenn man überhaupt kann. Siehe Stadtverkehr!).

Addiert wird einem Sprichwort zufolge immer erst unterm Strich: Für den Tester genauso wie für den Autofahrer, der am Monatsende seine Benzinkasse wieder auffüllen muß.

Jetzt freilich kommt die große Überraschung. Ganze 0,8 Liter/100 km machte der feine Unterschied aus zwischen dem VW Passat und dem Opel Ascona. Wobei der Passat am sparsamsten war, was wohl kaum als Voraussage gewagt worden wäre.



Je nach Ausführung hat der Passat unterschiedliche Gesichter – die windgünstige Form jedoch bleibt gleich. Es gibt ihn als Limousine und als Heckklappen-Version. Bestechend ist seine gute Verarbeitung. Allerdings ist er etwas weniger leise als der Audi 80.

Testverbrauch über 740 Kilometer

VW Passat	8,9 Liter/100 km
Audi 80	9,4 Liter/100 km
Opel Ascona	9,7 Liter/100 km

Wer solche Werte schätzt, dem wird weniger wichtiger sein, wieviel Zehntel-Sekunden mehr oder weniger ein Auto braucht, um aus dem Stand auf 100 km/h zu beschleunigen.

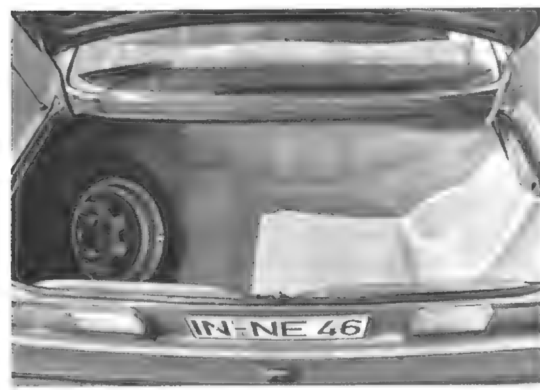
Gewiß: Die Spurtfreudigkeit kann entscheidend sein, etwa beim Überholen. Aber: Wer im Bereich der Zehntel-Sekunden überholt, riskiert zuviel.

Was kann dann für ein Auto dieser Bauart kaufentscheidend sein? Ist es doch die so sorgsam gehätschelte „Philosophie?“ Oder ist es Ansichtssache? Kann man die Fronttriebler Passat und Audi überhaupt auf eine (technische) Stufe stellen mit den konventionell bauenden Opels und Fords?

Hier lohnt ein sorgsamer Vergleich im Detail. Denn die platzsparenden Vorteile des Fronttrieblers und die zumindest im Grenzbereich günstigeren Fahreigenschaften (Winter), Nässe, schlechte Fahrbahnen) kommen ja im Normalbetrieb nicht unbedingt zur Wirkung. Also: Was ist besser geworden bei den neuen Modellen von Ford und Opel?

Der Taunus 1979: Größere Glasflächen und damit bessere Sicht nach draußen. Neue, für den übrigen Verkehr klarere Blink- und Rückleuchtenkombinationen. Stoßstangen mit Kunststoffbelag, umklappbarer Außenspiegel. Und innen: Neue Sitze, bei bestimmten Versionen offene (also durchsichtige!) Kopfstützen, stufenlose Lehnenverstellung, Gurtschlösser direkt am Sitz, verbesserte Heizung und Lüftung. Die Motoren wurden durch Vergaser-Verbesserungen attraktiver in Leistung und Verbrauch:

- Bei den 1,3-Liter- und 1,6-Liter-Maschinen spart ein neuer Vergaser (Ford-Entwicklung) rund sechs Prozent Kraftstoff.
- Der Zweiliter-Vierzylinder hat jetzt 74 kW (101) PS und liegt nun günstiger im Vergleich zur Konkurrenz.
- Der Zweiliter-Sechszylinder braucht statt Super nur noch Normal (und das zu einer Zeit, in der viele Hersteller am liebsten auf Super umstellen würden, weil viele Motoren damit noch effektiver arbeiten und



Audi 80



Ford Taunus



Opel Ascona



VW Passat

Neu von PEUGEOT. Der 505. Das Vorbild für die 80er Jahre.

Mit dem neuen 505 setzt PEUGEOT entscheidende Akzente im Automobilbau für die 80er Jahre. Denn die Gesamtkonzeption des PEUGEOT 505 ist auf die automobilen Belange der Zukunft ausgerichtet. Die sich bereits heute abzeichnenden Anforderungen der kommenden Jahre an Wirtschaftlichkeit, Sicherheit, Komfort und Technik werden vom PEUGEOT 505 erfüllt und übertroffen.

In intensiver Forschungs- und Entwicklungsarbeit, durch neueste technologische und konstruktive Erkenntnisse und nicht zuletzt durch hohe Investitionen, entstand ein Automobil, das dem Autofahrer die Leistungsfähigkeit und Kompetenz der großen europäischen Automobilmarke PEUGEOT auf jedem Fahrkilometer vergegenwärtigt.

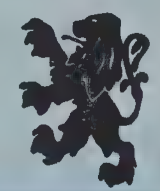
Drei Triebwerke – Vergaser, Einspritzer mit K-Jetronic, Dieselaggregat – und mehrere Ausstattungsvarianten ergeben ein komplettes 505-Programm, das jedem Anspruch in der 2-Liter-Klasse gerecht wird.

Der neue PEUGEOT 505.
Das Vorbild für die 80er Jahre.
Ab sofort bei Ihrem PEUGEOT-Vertragshändler.

PEUGEOT 505 GR/SR:
71 kW (96 DIN PS), 164 km/h,
7,1 l bei 90 km/h.
PEUGEOT 505 TI/STI:
81 kW (110 DIN PS), 175 km/h,
7,4 l bei 90 km/h.
PEUGEOT 505 GRD/SRD:
51 kW (70 DIN PS),
141 km/h,
6,9 l bei 90 km/h.

Auf Wunsch alle Modelle auch mit Automatik-Getriebe.

Abb.: 505 STI



PEUGEOT

Bekenntnis zur Qualität



Der deutsche Einheits-Salat: Vier Massenautos, und vier unterschiedliche Stoßstangenhöhen.

den Kraftstoff dank höherer Verdichtung besser nutzen können).

- Auch der 2,3-Liter-Sechszylinder nutzt mit jetzt 114 PS die Versicherungsgrenze besser aus.
- Alle Sechszylinder-V-Motoren erhalten die kontaktlose Transistorzündung, alle Motoren den thermostatisch gesteuerten Lüfter und eine selbstnachstellende Kupplung.

Mehr Komfort auch im Fahrwerk: Schon die Standardausführung hat jetzt hinten Gasdruckstoßdämpfer und vorne einen stärkeren Stabilisator. Die Federung wurde feiner im Komfort.

Opels Ascona bringt durch seinen neuen Motor (Aluminium-Querstrom-Zylinderkopf, obenliegende, fünffach gelagerte Nockenwelle mit Zahnriemenantrieb, hydraulicher Ventilspielausgleich) im Ascona mehr Temperament, mehr Spurtfreudigkeit und in weiten Drehzahlbereichen auch mehr Drehmoment auf die Straße. Der neue N-Motor ist schneller, sparsamer und wirtschaftlicher als der alte 1,2-Liter-S-Motor. Und leiser obendrein. Sogar leichter ist er geworden. Freilich: Das Auto bleibt gleich –, es könnte durchaus eine Überarbeitung vertragen.

Der VW Passat hat durch zahlreiche kleinere Verbesserungen im Laufe der Zeit einen so hohen Reifegrad, daß er sicherlich ein sehr gutes Auto ist. Das parallel zum Passat entwickelte Modell Audi 80 ist in der neuen Version, die 1978 vorgestellt wurde, noch interessanter. Verarbeitung, Wendigkeit, Sparsamkeit und Raumangebot machen den Audi 80 zum Favoriten in dieser Klasse.

Im Testbetrieb zeigte sich wieder einmal, wie nutzlos das sogenannte „Verbrauchsmeßgerät", das im Audi zur Serie gehört, ist. Es gibt nur grobe Anhaltswerte, arbeitet aber nicht feinfühlig genug, um als gesicherte Information ausgewertet zu werden.



Von Anfang an schlecht: Kofferraumklappe beim Passat legt sich nicht um. Die Heckklappe knickt das Material ab.

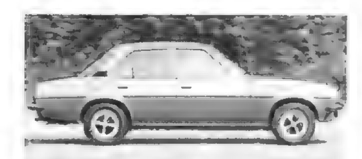
Im nächsten Heft:

Vergleich der Ausstattungen
Fahrer-Beurteilung
Endergebnis



Opel Ascona

Zwischen den Modellen Kadett und Rekord steht bei Opel der Ascona, der außerdem vieles mit dem sportlicheren Manta gemeinsam hat. Der Ascona trägt jedoch mehr das Image eines bieder-braven Familienautos und wird deshalb auch von einer ganz anderen Käuferschicht bevorzugt, als der Manta. In seiner jetzigen Form wird der Ascona seit mehr als vier Jahren gebaut. In diesen vier Jahren hat sich am meisten unter der Motorhaube getan. Von den ursprünglich vier Triebwerken blieb nur das 1,6-Liter-N-Aggregat übrig. Sechs Motorvarianten stehen dem Käufer derzeit zur Auswahl. Die Palette reicht vom Anfang des Jahres vorgestellten 1,3-Liter-Motor, der 44 kW (60 PS) leistet, bis zum 2,0-Liter-S-Triebwerk, mit 74 kW (100 PS). Außerdem gibt es beim Ascona seit einem Jahr auch einen 2,0-Liter-Dieselmotor mit 43 kW (58 PS)-Leistung. Der Ascona wird konventionell angetrieben: Der Motor ist vorne längs eingebaut und die Hinterräder werden angetrieben. Der Kofferraum liegt separat und faßt nach VdA-Meßmethode 380 Liter.
Vier Ausstattungsvarianten stehen zur Auswahl: Das Grundmodell, die L-Version (zusätzlich u. a: Kopfstützen, Intervallwischer, Scheibenwascher mit Elektropumpe), die komplett ausgestattete Berlina-Version und das sportliche SR-Modell.
Die Preise für den Ascona reichen von 12 274 Mark für das 60-PS-Grundmodell bis zu 17 683 Mark für das viertürige Berlina-Modell des Ascona Diesel.



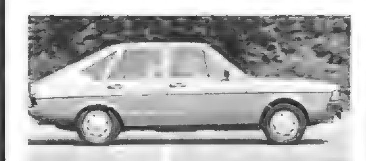
Ford Taunus

Knapp vier Jahre nach der Vorstellung des letzten Modells wird jetzt auf der IAA der neue Ford Taunus präsentiert. Erst auf den zweiten Blick erkennt man die Neuerungen am Taunus, bei dem viel Bewährtes beibehalten wurde. Neu sind die größeren Blinker und Rückleuchten. Die Stoßstangen sind bis an die Radausschnitte herumgezogen. Die Gurtschlösser liegen direkt am Sitzrahmen. Die Sitze sind aus Vollschaum. Veränderungen gab es auch bei den Motoren und am Fahrwerk. Der Taunus ist im Ford-Programm zwischen Escort und Granada in der Mittelklasse angesiedelt. Beim neuen Modell stehen sechs Motoren zur Auswahl: Ein 1,3-Liter-Triebwerk mit 43 kW (59 PS) Leistung, zwei 1,6-Liter-Motoren mit 51 kW (70 PS) und 54 kW (73 PS) Leistung, ein Zwei-Liter-Aggregat mit 74 kW (101 PS) Leistung sowie zwei V6-Motoren mit 2,0 und 2,3 Liter Hubraum und 66 kW (90 PS)/84 kW (114 PS) Leistung. Der Taunus offeriert zwei Karosserievarianten: Stufenhecklimousine (Kofferraum: 483 Liter) und den Taunus Turnier (Gepäckraum: 940/1780 Liter). Der Kunde kann sich zwischen vier Ausstattungsversionen entscheiden: Das Grundmodell, das bereits so wichtige Dinge wie Verbundglasfrontscheibe und Bremskraftverstärker enthält, die L-Version, die GL-Ausstattung und das Ghia-Modell. Zudem gibt es noch ein sportlich orientiertes S-Paket, welches das Ausstattungs-Spektrum abrundet. Der billigste Taunus kostet 12 295, der teuerste 18 020 Mark.



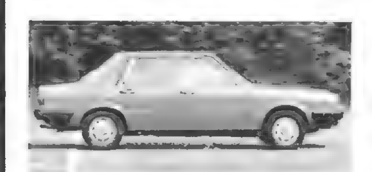
VW Passat

Im VW-Programm nimmt er eine führende Stellung ein, im Konzernprogramm befindet er sich jedoch im Mittelfeld: Der VW Passat. Auf Grund seiner Form ist er jedoch für eine andere Käufergruppe gedacht, als zum Beispiel der Audi 80. Vor zwei Jahren wurde der Passat, von dem seit seiner Einführung im August 1973 bis dahin schon über eine Million Stück produziert worden waren, überarbeitet: Front- und Heckpartie sowie das Armaturenbrett wurden verändert. Fünf Motorversionen stehen beim Passat zur Auswahl: Ein 1,3-Liter-Triebwerk mit 40 kW (55 PS) und drei 1,6-Liter-Aggregate mit 55 kW (75 PS), 63 kW (85 PS) und 81 kW (110 PS). Mit Benzineinspritzung ist dabei der 110 PS starke Passat GLI ausgestattet, der sich auch äußerlich durch einen Heckspoiler von den anderen Modellen unterscheidet. Außerdem wird noch ein Dieseltriebwerk angeboten, das aus 1,5 Litern Hubraum 37 kW (50 PS) holt.
Damit jeder Kunde das Richtige findet, stehen beim Passat drei verschiedene Karosserieversionen zur Verfügung. Einmal gibt's den Passat mit Gepäckraumdeckel (502 Liter Fassungsvermögen), dann mit Heckklappe (472/1320 Liter) und schließlich noch als Variant (700/1460 Liter). Bei der Ausstattung hat man die Wahl zwischen einer Grundausstattung, einer L-Version und einer GL-Version, die als komplett bezeichnet werden kann. Der Passat kostet in der Grundausstattung mit 55 PS 12 258 Mark. Am teuersten ist der Passat GLI mit vier Türen: Er kostet 17 096 Mark.



Audi 80

Einen völlig neuen Audi 80 stellten im Sommer letzten Jahres die Ingolstädter Audi-Werke vor. Die in Styling und Technik veränderte dritte Audi 80-Generation hat kaum mehr Ähnlichkeit mit dem einstmaligen Zwillingsbruder aus Wolfsburg, dem VW Passat. Seit seiner Einführung im letzten Jahr hat sich der Audi 80 zu einem Renner entwickelt und dabei auch seinen größeren Bruder, den Audi 100, überrundet. Vier Triebwerke stehen beim Audi 80 zur Auswahl: Ein 1,3-Liter-Motor mit 40 kW (55 PS) Leistung und drei 1,6-Liter-Aggregate mit 55 kW (75 PS), 63 kW (85 PS) und 81 kW (110 PS) Leistung. Der Audi 80 GLE mit 110 PS verfügt über eine Benzineinspritzung und benötigt Superbenzin.
Besonders auffallend beim Audi 80 ist das große Raumangebot. So faßt der Kofferraum 505 Liter und der Tank schluckt 68 Liter, was eine große Reichweite ermöglicht. Auch im Innenraum ist der frontangetriebene Audi 80 gewachsen.
Interessantes Detail am Armaturenbrett: Der Verbrauchsanzeiger. Dafür fehlt ein Temperaturanzeiger für das Kühlwasser. Drei Ausstattungspakete stehen beim Audi 80 zur Auswahl. Die Grundausstattung, die L-Version (zusätzlich u. a.: Halogen-Scheinwerfer, von innen verstellbarer Außenspiegel, Intervallwischer) und die GL-Ausstattung (u. a.: getönte Scheiben, Handbrems-Kontrolleuchte, Velours-Belag). Der billigste Audi 80 kostet 12 884 Mark, der Audi 80 GLE mit vier Türen dagegen 17 671 Mark.



Renault 14 LS/TS:

Mit mehr PS zu mehr Erfolg?



Mit einer kräftigen Leistungsspritze will der französische Staatskonzern Renault dem bislang nicht allzu erfolgreichen R 14 auf die Beine helfen. Die neuen Modelle LS und TS sind mit einem 1,4-Liter-Triebwerk ausgerüstet und erzielen eine Leistung von 52 kW (71 PS). Renaults Verkaufsstrategen erwarten, daß sich in Zukunft fast drei Viertel aller R 14-Käufer für die stärkeren Modelle entscheiden werden.

Der etwas pummelig wirkende R 14 konnte mit dem bisherigen 1,2-Liter-Motor zwar ausreichende Leistungen erzielen, aber dennoch nicht genug Käufer finden. In der internen Zulassungsstatistik rangiert der R 14 in Deutschland hinter den Modellen R 18, R 4 und R 5 erst an vierter Stelle. Mit dem stärkeren Motor will man Käufer finden, die der Leistung wegen bislang Produkte der Konkurrenz gekauft haben. Ob die Absatznachteile des R 14 jedoch allein auf die Motorisierung zurückzuführen sind, bleibt abzuwarten.

Wenig geändert hat sich die Technik. Der im R 14 um 72 Grad nach hinten geneigte Leichtmetallmotor erhielt einen vergrößerten Hub, so daß er jetzt mit einem Bohrung/Hub-Verhältnis von 75/77 mm die Tendenz zum Langhuber hat. Die Leistung des R 14 konnte damit von 59 auf 71 PS erhöht werden. An der Karosserie gab es nur kleine Veränderungen, die allen R 14-Modellen des Jahrgangs 1980 zugute kommen. So wurden die aus elastischem, aber zähem Polyester bestehenden Schutzschilde weiter um die Karosserieseiten herumgezogen. Die bisher versenkt eingebauten Blinkleuchten sind neben die Scheinwerfer an die Karosserie-Außenkanten verlegt worden: Dies spart Reparaturkosten.

Einer der großen Vorzüge des R 14 LS/TS ist sein geringer Durst nach teurem Sprit. Zwar braucht er auf Grund der hohen Verdichtung von 9,3:1 Superkraftstoff, doch mit diesem geht er vergleichsweise sparsam um. Nach der neuen DIN-Norm (gleichbedeutend mit der alten ECE-Norm) verbraucht er sogar weniger als die schwächeren Modelle: bei 90 km/h: 6,4 l/100 km; bei 120 km/h: 8,7 l/100 km; im Stadtverkehr: 9,1 l/100 km (Werkswerte). Mit diesen Werten zählt er zu den sparsamsten seiner Klasse.

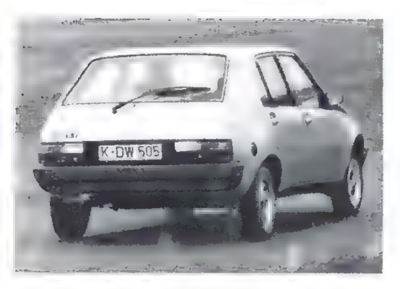
Auch im Neupreis ist der R 14 LS/TS durchaus konkurrenzfähig. So kostet der R 14 LS 12 560 Mark und der R 14 TS 13 725 Mark (zum Vergleich: der viertürige Golf LS kostet 12 697 Mark und der Golf GLS 13 550 Mark). Der Preisunterschied zwischen dem LS- und TS-Modell ergibt sich aus der unterschiedlichen Ausstattung.

Der R 14 LS ist unter anderem serienmäßig versehen mit: zwei Außenspiegeln, Bremskraftverstärker, H 4-Scheinwerfern, Nebelrückleuchte und Verbundglasfrontscheibe. Zusätzlich erhält man beim R 14 TS folgende Details: Elektrische Scheibenheber vorne, beleuchtetes Handschuhfach, Drehzahlmesser, Zentralverriegelung und eine Quarzuhr.

Bei ersten ausgiebigen Probefahrten zeigte sich, daß das Fahrwerk der vermehrten Belastung durch die höhere Leistung durchaus gewachsen ist. Mit Einzelradaufhängung, Federbeinen und Querstabilisator vorne sowie Längslenker, Federdrehstäben und Teleskopstoßdämpfer hinten ist das Fahrwerk identisch mit dem der PS-schwächeren Modelle.

Der R 14 TS erwies sich auf französischen Straßen als ausgeglichenes und ausgereiftes Auto, das munterer beschleunigt als sein Vorgänger.

Die Bremsen sind ausgezeichnet, wobei der Bremskraftverstärker den auf das Pedal auszuübenden Druck angenehm



niedrig hält. Ein lastabhängiger Bremskraftregler sorgt dafür, daß die Hinterräder stets den optimalen Bremsdruck haben, ohne daß die Räder dabei blockieren.

Schaltung und Lenkung sind leichtgängig und präzise. Die Lenksäule ist mit einem Kardangelenk versehen, das bei einem Frontalaufprall die Lenksäule zum Abknicken bringt, damit sie nicht in den Fahrzeug-Innenraum gestoßen wird.

Das Armaturenbrett und die Bedienungsinstrumente sind funktionell gestaltet und angeordnet. Die unlöbliche Ausnahme bildet der Lichthebel, dessen Symbolik und Funktionsweise verwirrend ist. Selbst nach längeren Fahrten haben wir uns nicht an diese Renault-Unart gewöhnt. Hier bleibt zu hoffen, daß die französischen Konstrukteure einmal eine einfachere und damit auch sicherere Lösung finden werden.

Die neuen, stärkeren Renault 14 LS und TS werden gewiß ihre Käufer finden. Die PS-Spritze läßt höhere Dauergeschwindigkeiten und eine spürbar bessere Beschleunigung zu, ohne daß dabei mehr Sprit verbraucht wird. Zu den Vorzügen des neuen Triebwerks treten bereits vorhandene Vorteile: Umfangreiche Ausstattung, Handlichkeit, großer Innenraum bei kleinen Außenmaßen (Länge: 4,025 m), variabler Gepäckraum (von 375 bis 1400 Liter). Die Karosserieform bleibt jedoch auch nach fast drei Jahren Produktionszeit gewöhnungsbedürftig. ref



Schon der erste flüchtige Blick verrät es: Der neue Kadett ist tatsächlich ein neues Auto; hier wurde nicht etwa nur an ein paar Stellen herumretuschiert. Die Leute in Opels Konstruktionsabteilung haben ein Auto geschneidert, das ausgezeichnet in den bereits gnadenlos umkämpften Markt paßt. Mit dem unverkennbaren „Opel-Look" und dem für Opel neuen Frontantrieb dürfte der Kadett sich gut verkaufen lassen.

Frontalangriff mit Frontantrieb

Er hat ein eigenes Gesicht bekommen. Unverwechselbar, aber nicht derart auffällig, daß sich die Käufer erst an ihn gewöhnen müßten. Die Ähnlichkeit – zumindest von vorne – mit größeren Opel-Modellen ist sicher nicht ungewollt. Das gibt dem Kadett mit Sicherheit ein Prestige-Plus. Die Karosserie ist auf Zweckmäßigkeit getrimmt. Der schräge Kühlergrill und die Keilform der Motorhaube sind Attribute, die seit dem Rekord allen neuen Opel-Modellen angepaßt wurden. Der sich daraus ableitende gute Luftwiderstandswert (cW-Wert) wird durch die integrierten Front- und Dachspoiler noch verbessert.

Eigentlich nicht überraschend kommt Opels Schritt hin zu einem Auto mit Frontantrieb, dessen Vorzüge auch die Opel-Techniker erkannt haben. „Die Entscheidung für den Antrieb der vorderen oder hinteren Räder ist heute in der unteren Mittelklasse nicht mehr die Frage der günstigeren Fahreigenschaften, sondern schlichtweg eine Frage des Maximums an Innenraum bei möglichst kompakten Außenabmessungen. Diese Überlegung muß den Frontantrieb bei relativ kleinen Fahrzeugen favorisieren." (Opel-Pressematerial).

Großer Gepäckraum

Diese Überlegungen führten die General Motors-Tochter dazu, ein Auto zu konstruieren, bei dem der Motor vorne quersteht und die Vorderräder angetrieben werden. Zu den Vorteilen, die diese Konzeption bietet, zählt auch die in dieser Klasse recht einheitliche Karosserieform. Der Kofferraum hat ausgedient und macht einer Heckklappe oder auch einer Kofferraumklappe Platz. Bei kleinen Außenmaßen ist so ein Maximum an Zuladung gewährleistet.

Konnte man im Vorgänger noch 378 Liter verstauen, so sind es im neuen Kadett in der Hecktür-Version 390 Liter, durch Umklappen der hinteren Sitzlehne 710 und durch Herausnahme der Rücksitzbank sogar 980 Liter. In der Version mit Kofferraumklappe können 390 Liter verstaut werden.



Opel-Schnauze auch beim Kadett

Wem das noch nicht genügt, der kann einen Kadett Caravan kaufen. Dieser schluckt bei maximaler Ausnutzung des Stauraumes 1425 Liter. Das sind 304 Liter mehr als beim Vorgänger

Aber auch innen ist der Kadett gewachsen. Obwohl er mit 3,998 Metern um 13 Zentimeter kürzer geraten ist als sein

Vorgänger, sind die Innenmaße doch beträchtlich größer. So wurde die Kniefreiheit hinten um fünf Zentimeter erhöht. Der Beinraum wuchs um 8,8 Zentimeter und die Hüftfreiheit um 7,1 Zentimeter.

Drei Motoren stehen beim Kadett zur Auswahl. Der 1,2-Liter-Motor, im Kadett schon lange bewährt, leistet in einer überarbeiteten Version 39 kW (53 PS). Nach Opel-Angaben wurde die Leistungsreduzierung um zwei PS zugunsten der harmonischen Abstimmung auf die durch den Quereinbau zwangsläufig völlig geänderte Auspuffanlage vorgenommen.

Das zweite Aggregat gibt es seit Frühjahr diesen Jahres im Ascona und Manta. Es handelt sich um ein 1,3-Liter-Triebwerk, das 44 kW (60 PS) leistet. Der gleiche Motor kommt in der S-Version – leicht modifiziert – auf 55 kW (75 PS).

Da die Autos in Prototypen erst kurz vor Redaktionsschluß vorgestellt wurden, liegen uns noch keine Angaben über den Spritverbrauch vor. Das Werk nennt DIN-Werte – je nach Modell und Tempo – zwischen 6,5 und 9,3 Litern auf 100 km, wobei der 1,3-Liter-S-Motor Superkraftstoff und damit entsprechend weniger braucht.

Wichtigste Fahrwerk-Charakteristika sind Einzelradaufhängung mit McPherson Federbeinen vorne und Verbundlenker-Hinterradaufhängung mit Miniblockfedern hinten. Die Miniblockfedern – von Opel beim Senator und Monza erstmals eingesetzt – haben den Vorteil, daß die Hinterradaufhängung extrem flach gehalten werden kann. Somit wird Platz gewonnen.

Der Kadett ist in der Spur vorne und hinten um zehn Zentimeter gewachsen und steht so noch sicherer auf den Beinen. Er wird durch eine Zahnstangenlenkung gesteuert. Sein Wendekreis beträgt 9,75 bzw. 10,50 Meter. Das diagonale Zweikreisbremssystem ist für die 1,3-Liter-Modelle mit einem Bremskraftverstärker versehen. Der Caravan ist zusätzlich mit einem Bremskraftregler für die Hinterräder bestückt.

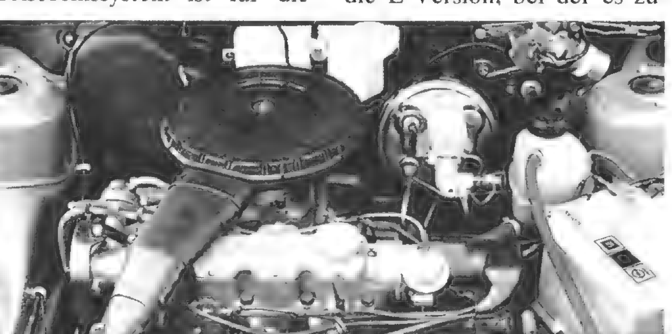
Der Innenraum des Kadett ist geräumig. Man kann zwischen zwei und (gegen Aufpreis) vier Türen wählen. Die Sitze sind aus Schaumstoff. Das Armaturenbrett ist nicht allzu üppig ausgestattet, dafür aber sehr übersichtlich. Alle wichtigen Funktionen befinden sich in unmittelbarer Nähe des Lenkrads.

Vier Ausstattungsvarianten stehen beim Kadett zur Auswahl: Die karge Grundversion, die L-Version, bei der es zusätzlich Rechteck-Scheinwerfer, einstellbare Kopfstützen vorne, Intervallwischer und Gepäckraum-Abdeckung gibt (u. A.), die Berlina-Version – hier gibt es noch seitliche Schutzzierleisten, Quarzuhr, von innen verstellbarer Außenspiegel und Velours-Teppichboden und die sportlich orientierte SR-Version, wo man neben Recaro-Sitzen noch Drehzahlmesser, Ölmanometer und Voltmeter vorfindet.

Mit dem neuen Kadett startet Opel einen Frontalangriff auf den Markt der Frontantriebler. Nach den ersten Eindrücken, die den Kadett als sehr geräumiges und sparsames Fahrzeug erkennen ließen, wird er sich wohl auch bei traditionellen Opel-Käufern, denen der Frontantrieb erst schmackhaft gemacht werden muß, durchsetzen.

Die Preise:

Der neue Kadett kostet in der Grundausstattung 10 745 Mark. Der Kadett L (fünftürig) kostet 12 275 Mark.



Der moderne 1,3-Liter-Motor leistet 60 oder 75 PS



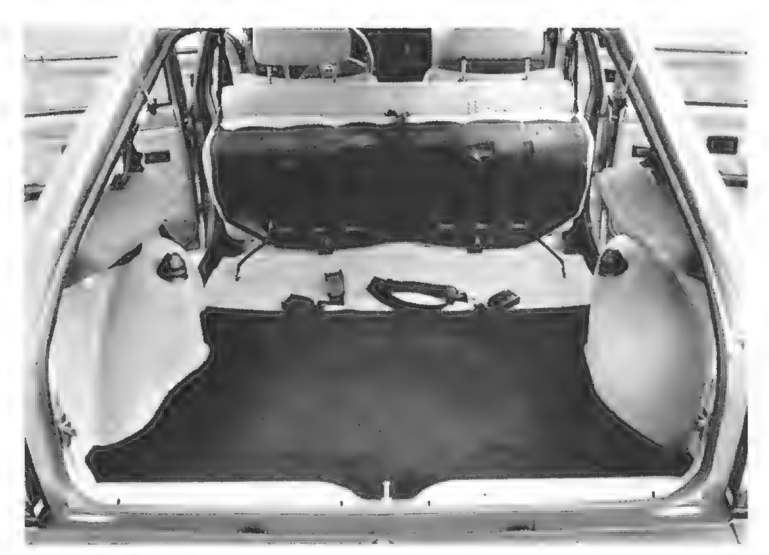
Von hinten: Einer von vielen



Auffallendes Merkmal im Profil: der Bugspoiler



Praktisch beim Kadett: die geringe Ladehöhe



Mit Heckklappe bietet der Kadett sehr viel Platz



Die Gepäckraum-Abdeckung gibt's nicht in der Grundversion

SCHLÜRFI HAT'S VOM JUMBO. DIE METHODE FÜR ÄUSSERST PREISWERTEN ÖLWECHSEL.



Jumbo –
er hat's Schlürfi vorgemacht.



Schlürfi –
er hat's Jumbo abgeguckt.

Selber Öl wechseln spart Geld.
Original BP Visco-Static SAE 20W-50 gibt es zum sb-Preis von DM 5,95 in der handlichen 1-l-Dose mit der praktischen Tülle für sauberes Einfüllen. Jede angebrochene Dose kann wieder verschlossen werden – als ideale Reserve.

Selber Öl wechseln ist kinderleicht.
Mit Schlürfi, dem neuartigen Absauggerät an unseren sb-Stationen. Schlürfi saugt in Minutenschnelle das alte Öl ab. Von oben – durch die Peilstaböffnung. Die Ölwanne wird so gründlich und so sauber entleert wie bisher. Und um das Altöl kümmert sich BP. Umweltfreundlich.

BP

Wir möchten, daß Sie wiederkommen.



Chancen nahe Null

von Wolfgang Schachermeier

Was immer dies übers Kommerzialisierbare, übers feierlich Darstellbare hinaus auch sein mag: Wenn's nun schon das JAHR DES KINDES gibt, sollten wir es dann nicht wenigstens etwas differenzierter, ein wenig aufrichtiger – weil problemanpackender sehen?

Würden wir nicht auch mit etwas weniger blind machender Kurzzeit-Besessenheit, mit weniger deklamatorischem Pultgerede und dafür mehr Taten der doch wohl mahnenden Aufgabe und wachrüttelnden Funktion des JAHR DES KINDES gerechter werden?

Immerhin: Nirgendwo auf dieser Welt, so dokumentieren's unsere Statistiker, sind die Träger der Zukunft zum Beispiel durch den motorisierten Fortschritt so an Leib und Leben gefährdet wie auf unseren bundesrepublikanischen Straßen.

JAHR DES KINDES im Straßenverkehr!

Ist's nicht blamabel, nicht gar eine Schande, wenn ein Volk wie unseres auf solche Art und Weise darauf aufmerksam gemacht werden muß: „Alle vier Stunden stirbt in der Bundesrepublik Deutschland ein Kind an den Folgen eines Verkehrsunfalls" („Frankfurter Allgemeine Zeitung"). Nicht weniger beschämend berichtete die „Stuttgarter Zeitung":
„In der Bundesrepublik sterben jährlich rund 3000 Kinder durch Unfälle, fast dreimal soviel erleiden lebenslange Schädigungen. Insgesamt 120 000 Kinder, erklärte der Düsseldorfer Kinderarzt Professor Dr. Gustav-Adolf von Harnack, müssen im Jahr nach Unfällen im Krankenhaus behandelt werden. ‚Das ist eine Epidemie unvorstellbaren Ausmaßes, die nur deshalb keine Panik hervorruft, weil sie in tödlicher Gleichförmigkeit Monat für Monat, Jahr für Jahr besteht', unterstrich von Harnack." Der Kinderchirurg Dr. Schwander von der Universität Erlangen stellte auf dem Deutschen Kinderärztekongreß 1977 in Kiel fest: 90 Prozent der schwersten Verletzungen und 80 Prozent der tödlichen Unfälle von Kindern ereignen sich im Straßenverkehr.
Uralt sind diese Anklagen und Vorwürfe; sie sind seit vielen Jahren bekannt und wurden lange vor dem JAHR DES KINDES in die Öffentlichkeit „hinausgeschrien". Nicht von Berufsquerulanten, nicht von Profilierungssüchtigen und nicht nur von der Spezies jener Epigonen, also plappernden Nachahmer, die eine untrügliche Witterung dafür haben, mit was sie sich wann ins Licht rükken können.

Mehr Sorgfalt

Für den 16. Verkehrsgerichtstag in Goslar, dessen orientierender Einfluß auf die Gesetzgebung und Verkehrsrechtsprechung größer als zugegeben ist, war Anfang 1978 ganz klar, daß dem Autofahrer eine erhöhte Sorgfaltspflicht gegenüber Kindern auf der Straße aufzuerlegen sei. Konsequenz: Erstens sei die Straßenverkehrsordnung durch folgende

Passage zu ergänzen: „Erkennt der Fahrzeugführer auf oder in der Nähe der Fahrbahn ein oder mehrere Kinder im Alter bis zu zehn Jahren, hat er sich so zu verhalten, daß jede Gefährdung ausgeschlossen ist."

Zweitens wurde recht intensiv darüber nachgedacht, ob nicht die Einführung von Kurzwegfahrtenschreibern für alle Personenwagen zur Beweiserleichterung beitragen könne. Denn wenn's kracht und Alte oder Kinder sind die Betroffenen, dann weiß heute doch jeder aufgeweckte Autofahrer, wie sich die Schuldfrage zu seinen Gunsten auf die Betroffenen verlagern läßt – sind keine überführenden Beweise und/oder Zeugen vorhanden.

Kinder sind überfordert

„In 70 bis 80 Prozent aller Fälle sind die Kinder selbst am Unfall ‚schuld'" (Anm.: Und die Eltern die „Dummen", die Leidtragenden!), stellt der Kinderarzt Dr. Joest Martinius vom Münchner Max-Planck-Institut für Psychiatrie in einer Untersuchung fest. Er kommt zu dem Schluß: „Schon daraus erklärt sich die besondere psychologische und physiologische Situation: Sie – die Kinder – können den Straßenverkehr noch nicht ‚wirklichkeitsgerecht' sehen." Kurzum: Unsere Kinder sind nachgewiesenermaßen überfordert. Deshalb, so haben andere Wissenschaftler ermittelt, könne die „Dressur" der Verkehrserziehung wenig ausrichten.

Im „Bürgerkrieg auf unseren Straßen" kann die Verkehrserziehung keine autogerechten Kinder herstellen, sagt provozierend der Arbeitskreis Verkehr im Bundesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz in seiner „Grundinformation: KIND UND VERKEHR", die jedermann über die „Bürgerinitiative Westtangente e. V., 1 Berlin (BIW) 62, Cheruskerstraße 10", anfordern kann. Den Beweis für diese Feststellung sehen die engagierten Berliner in der Tatsache: „Je mehr verkehrserzogen wurde, je mehr stiegen gleichzeitig die Kinderunfälle an ... Offensichtlich hat Verkehrserziehung bei diesen Verkehrsverhältnissen keine Chance und dient damit als Alibi, um das Auto aus der Schußlinie zu bringen." Überdies, stellen die vom Arbeitskreis Verkehr fest, „gibt es keine schlüssige Untersuchung darüber, daß besser verkehrserzogene Kinder weniger unfallgefährdet sind als andere". Nach dem Motto: Gefahr erkannt, Gefahr gebannt, hat Dr. Ekkehard Brühning von der „Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)" das „Risiko eines Kindes, an einem Straßenverkehrsunfall beteiligt zu sein" erforscht. In den hochgescheiten und deshalb nur wenigen zugänglichen Ausführungen heißt es als Schlußbemerkung: „... Zur weiteren Vertiefung der Erkenntnisse über Unfälle von Kindern und Jugendlichen sollten regelmäßige Erhebungen der Verkehrsbeteiligung stattfinden; damit wären aktuelle, differenzierte und genaue Aussagen über Unfallrisiken möglich, die für eine Beurteilung der zeitlichen Entwicklung im Problembereich ‚Unfälle von Kindern und Jugendlichen' und insbesondere für die Beurteilung der Wirksamkeit von Maßnahmen in diesem Problembereich unerläßlich sind." – Aha, das also ist der wissenschaftliche Stand im JAHR DES KINDES! Ergo gilt:

Wer sich in Gefahr begibt, kommt darin um! Das wußten doch schon die Altvordern. Also, Eltern, mault nicht so viel wegen der fehlenden Spielmöglichkeiten, der fahrlässig-mangelhaften Nichteinrichtung ausreichender Spielplätze, sondern bringt euren Gören rechtzeitig bei, was es mit dem rundum zuwachsorientierten, „tributpflichtigen" Fortschritt geschlagen hat; paßt endlich besser auf sie auf – bis ins letzte Detail wissenschaftlich untersucht und analysiert ist, was ihr eh schon wißt. Nur, dieses Wissen bedarf der gutachterlichen und gegengutachterlichen Absegnung, dann wird schon was geschehen. Dann! Nicht jetzt! Nicht im JAHR DES KINDES! Das ist vielleicht ein kostenaufwendiger Hickhack: Da wird erforscht, untersucht, analysiert, schlußgefolgert, überprüft, wissenschaftlich untermauert und gutachterlich abgesichert. Renommierte Institute und nicht weniger angesehene Fachleute arbeiten und forschen mit wissenschaftlicher Akribie und sehr viel Geld für die Begründung von Feststellungen und Tatsachen, wo's viel weniger um die Alibi-Erklärung geht, als um die Beseitigung der hinreichend bekannten Ursachen und himmelschreienden Zustände. Auf den Straßen! Und daran ist nicht das Auto als solches schuld, daran sind im Zweifelsfalle die „schuld", die es egoistisch-rücksichtslos fahren und die, die nicht dafür sorgen – wider besseres Wissen – daß beiden entsprechende „Spielräume" zugeordnet werden; Spielräume im ursprünglichen Sinn: Raum haben, um sich frei bewegen zu können. Und dort, wo beide zwangsläufig „aneinandergeraten", dort muß dem Schwächeren eine seinen Möglichkeiten entsprechende Chance gesichert, gewährt werden. Was bedeutet: Wo in Wohngebieten nicht ausreichend Spielmöglichkeiten, Freiräume, für Kinder geschaffen werden – muß auf der Spielfläche Straße Schritt gefahren werden. Alles andere ist ein höchst unlauter-kümmerlicher Versuch, das gemeinde- und städteplanerische Kernproblem zu lösen. Man stelle sich nur einmal vor, Kinder gerieten – spielend – auf die Autobahn. Schon dieser Gedanke setzt mich vielerorts der Feststellung aus: Der hat sie nicht mehr alle. Den kann man doch nicht mehr ernst nehmen. Andererseits wagen es diese Feststeller wohl kaum zu bezweifeln, daß auch Kinder ihre autofreie Bahn brauchen. Aber das ist wohl noch nicht hinreichend erforscht, wissenschaftlich untermauert. Anders läßt sich zum Beispiel die Feststellung des nordrhein-westfälischen Verkehrsministers Dr. Horst Ludwig Riemer nicht erklären: „Bisher fehlten uns die qualitativen Erkenntnisse über die Umwelteinflüsse als Unfallursachen bei Kindern, die mit der jeweiligen Verkehrssituation unmittelbar nichts zu tun haben." Deshalb wurde wissenschaftlich untersucht, warum Unfälle von Kindern im Alter bis zu zwölf Jahren „objektiv zustande kommen können". Recht so. Hier und da und dort. Und dann wird – wieder einmal mehr – wissenschaftlich untermauert festgestellt: Die Eltern, also die, denen die unmittelbare Sorgfaltspflicht für die Kinder auferlegt ist, die haben dafür zu sorgen, daß den Kindern richtiges Verkehrsverhalten nicht nur theoretisch eingetrichtert, sondern daß ihnen dies auch praktisch vorgemacht wird. Ja, so einfach ist das. Die Eltern haben also letztendlich dafür zu sorgen, daß Kinder begreifen, warum sich Erwachsene nicht wie solche benehmen. Warum sie sich nicht so benehmen müssen; und sich deshalb Kinder so zu benehmen haben, daß sich Erwachsene so verhalten können, wie's Kinder nun mal nicht dürfen!



Aus der Welt der Kinder: Prominentes Plakat zur Verkehrserziehung

Erwachsene unberechenbar

So ist das nun einmal – auch im JAHR DES KINDES! Folglich: Gewöhnt die Kinder rechtzeitig an die Unberechenbarkeit der Erwachsenen.

Die Erwachsenen: Sie streiten mittlerweile darüber, ob das denn überhaupt stimmt – daß unsere Kinder stärker gefährdet sind auf unseren Straßen, als die in anderen Ländern. Das muß erst mal wissenschaftlich untersucht, geklärt werden – ob die Zählerei in den einzelnen Ländern denn überhaupt untereinander vergleichbar ist. Gell! Da gibt's nämlich, richtig betrachtet(!), eventuell ein

Land – in dem noch mehr Kinder unter die Räder kommen. Auch im JAHR DES KINDES! Dann ist das bei uns relativ oder proportional oder im Verhältnis oder per saldo oder wissenschaftlich betrachtet ja gar nicht so schlimm; dann ist dies für ein hochmotorisiertes Land vielleicht sogar – richtig betrachtet – ganz normal. Unabwendbar!

„Kinder müssen verunglükken" sagt anklagend-provozierend die Bad Homburger Soziologin Dr. Inge Peter-Habermann in ihrem so betitelten und soeben im Rowohlt-Verlag erschienenen Taschenbuch (Nr.: 4267A) aufgrund einer Untersuchung, die sie im Auftrag des Baden-Württembergischen Innenministeriums durchführte und 1976 vorlegte – die aber lange Zeit unter Verschluß blieb. Der Inhaberin des „I. P. H. Institut für angewandte Sozial- und Wirtschaftsforschung" machte man gerichtsmassige Vorwürfe, die zu einer zermürbenden Auseinandersetzung und zur Einschaltung namhafter Wissenschaftler als Gutachter führte. Im September '77 kam es zu einem für Dr. Inge Peter-Habermann ehrenvollen Vergleich. Den Ärger mit den „inkompetenten Stuttgarter Beamten" erklärt sich die mit hervorragenden Zeugnissen gerahmte Wissenschaftlerin so: „Ich war nicht der richtige Professor für das, was man wollte. Wahrscheinlich sollten meine Analysen von Verkehrsunfällen mit Kindern so dargestellt werden, daß die Schuld nicht wie geschildert überwiegend an den Umständen liegt, sondern bei den Kindern selbst. Das wäre als Bestätigung dafür, daß man getan hat, was möglich ist, sehr praktisch gewesen. So aber konnte man keine wissenschaftlichen Untersuchungsergebnisse als Alibi vorweisen" – obwohl man doch so viel Geld investierte!

Unzulängliche Vorschriften und Gesetze

Die couragierte Einzelkämpferin dokumentiert ihre Erfahrungen und Erkenntnisse während und nach ihrer Arbeit an der „Pilot-Studie über Verkehrsunfälle mit Kindern" und summiert diese im Untertitel des Taschenbuchs: „Von der Aussichtslosigkeit, bei uns Kinder vor Autos zu schützen". Ein, wie es scheint, Nenner der Resignation. Das Gegenteil ist die Absicht: Inge Peter-Habermann will – für jedermann verständlich geschrieben – unter anderem Eltern aufzeigen und erklären, „daß sie in ihrem Bemühen um die Beseitigung gefährlicher Straßenstellen gegen eine Mauer laufen – ohne zu wissen warum"; sie will Anweisung geben dafür, „wie man gegen diese Mauer aus unzweckmäßiger Gesetzgebung und unzulänglichen Verwaltungsvorschriften angehen kann". Und sie verrennt sich dabei nicht in die Ablehnung herausfordernde Naivität: An allem sind nur die Autos schuld. Dazu ganz kurz: „Die Automobilindustrie ist daran interessiert, die Illusion Geschwindigkeit zu verkaufen. Sie tut dies, weil es die Käufer unbedingt haben wollen. Aber: Die Einstellung zum Auto und Verkehr versachlicht sich zusehends. Es wird immer bewußter, daß die Geschwindigkeit auf unseren Straßen nicht eine Funktion der PS-Leistung ist, sondern eine Funktion der Bevölkerungs- und Verkehrsdichte. Langsam begreift es doch auch der Letzte, daß er nicht einfach nur deshalb über eine stark belebte Straße rennen kann, weil er 50 Meter in elf Sekunden schafft." Also wird auch irgendwann die Forderung nach „sparsam-komfortablen Autos für die Geschwindigkeit der Vernunft" erfüllt. „Sie muß nur erhoben werden."

Inge Peter-Habermann
Kinder müssen verunglücken
aktuell rororo
Von der Aussichtslosigkeit, bei uns Kinder vor Autos zu schützen

Im JAHR DES KINDES, wie zuvor natürlich auch, heißt es problemverschleiernd oft: Ja, wenn wir dies erforschen, wissenschaftlich untersuchen und gutachterlich auseinandernehmen könnten, dann . . . Ja, was dann? Dann würden wieder Mittel fließen. Wieder Forschungsberichte erstellt, Studien erarbeitet und Kongresse veranstaltet werden. Und wieder hieß es danach: Ja, wenn wir dies erforschen, wissenschaftlich untersuchen und gutachterlich auseinandernehmen könnten, dann . . .

. . . Dann wäre ein Kernproblem immer noch nicht gelöst, das fundamentale Bedeutung hat und von Inge Peter-Habermann im Vorwort so definiert wird: „Im Gegensatz zu vielen anderen Gruppen im Verkehrsgeschehen gibt es keine wirksame Interessenvertretung der Fußgänger (Kinder) und . . . Anwohner. Deshalb ist der Einfluß dieser Gruppen auf die Gesetze kaum vorhanden und ihre Ansprüche auf die Verkehrspolitik nur schwer durchsetzbar." Warum dies so ist? – Wer hätte denn den Schneid, sich mit der Neugier des wissenschaftlich Interessierten und Forschenden an die Analyse dieses Problems zu machen und aus deren Ergebnis dann zu formulieren, wie das Gleichgewicht der Kräfte im Sinne eines umfassenden Demokratieverständnisses hergestellt werden könnte? Zum Beispiel im JAHR DES KINDES.

Die Autorin und ihr Buch: Dr. Inge Peter-Habermann, von Bürokraten fast verteufelt, legt jetzt ein lesenswertes Buch vor, das engagierte Eltern ebenso interessiert wie Verkehrsplaner und Kommunalpolitiker.



Zugunsten der Kinder!

„Die Wahrheit (aber) ist nämlich, daß die Verkehrsgesetze Fußgänger im höchsten Grad gefährden und gleichzeitig schuldig sprechen. Da Kinder häufiger als die meisten Erwachsenen als Fußgänger am Straßenverkehr teilnehmen, sind sie deshalb auch gefährdeter.

Die Wahrheit ist außerdem, daß die Unfallauswertungsverordnungen, die in jeder Polizeidienststelle vorliegen, keineswegs dazu geeignet sind, Unfallstellen zu beseitigen. Viel eher tragen sie dazu bei, sie zu konservieren.

Auswertungen je nach Interessengruppe

Und die Wahrheit ist außerdem, daß diese Unfallauswertungsverordnungen entworfen worden sind von einer Interessengruppe, deren wirtschaftliche Existenzgrundlage Unfälle sind." Also wenn das kein Klartext ist, dessen Inhalt im übrigen von Professor Dr. Wolfgang Böcher, dem Inhaber des Lehrstuhls für Verkehrserziehung an der Universität Essen, in einem Beitrag in der „Frankfurter Allgemeine Zeitung" vom 27. Juni 1979, unterstrichen wird. Böcher schreibt: „Es war sicher ein Nachteil, daß man in der Vergangenheit zu sehr am Ermitteln der einen Unfall-Ursache interessiert war und diese vorwiegend unter Gesichtspunkten der Schuldzumessung begriff."

„Im Grunde ist die Sicherheit unserer Kinder im Verkehr weit mehr vom Verhalten der Kraftfahrer abhängig als von dem, was wir ihnen an Verkehrserziehung zuteil werden lassen." Auch hier also wird zumindest Kritik an der straßengerechten Dressur, an einem Teil der zu Alibizwecken pseudo-fürsorglich herausgemachten und nicht selten sehr teuren Aufklärungs- und Erziehungskampagnen geübt. Böcher empfiehlt deshalb unter anderem: „Es kann auch nur von Vorteil sein, wenn sich die Eltern selbst viel stärker für Fragen der Umgebungsgestaltung (wo Kinder verunglücken) interessieren und mit den Behörden sachlich und konstruktiv zusammenarbeiten." Resümierend meint Professor Böcher: „Denn moderne Verkehrserziehung bedeutet nicht nur, den Menschen und damit das Kind an den (gegebenen)

Verkehr, sondern auch den Verkehr und die Verkehrsumwelt an den Menschen anzupassen und diese Umwelt zugleich sicherer, angepaßter und menschlicher zu machen." – Ja, aber was das alles kostet! Wo soll denn das Geld dafür herkommen? Es wird doch schon so viel in die Forschung gesteckt. Recht so. Nur: Was kommt wo dabei zugunsten der Fußgänger und Kinder praktisch heraus? Wer versteht umsetzbar ins Alltagsgeschehen, was in all den Berichten, Untersuchungen, Studien . . . steht? Zumal diese ja in den allerseltendsten Fällen mehr als Feststellungen enthalten?

Die Bundesrepublik ist im europäischen Vergleich das Land mit den meisten Kinderunfällen. Im Jahre 1977 wurden 1353 Kinder getötet und 68 195 Kinder im Straßenverkehr verletzt. Demgegenüber gab es in Frankreich, einem Land mit vergleichbarer Verkehrsdichte, im selben Jahr lediglich 927 Kinder als Verkehrstote zu beklagen. 53 613 Kinder wurden in Frankreichs Straßenverkehr 1977 verletzt.

Da hat zum Beispiel der Bundesverkehrsminister im JAHR DES KINDES von seiner „Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)" ein „Trainingsprogramm für Eltern zur Verkehrserziehung von Kleinkindern" herausbringen lassen. Eine, damit ich nicht mißverstanden werde, natürlich höchst lobenswerte Sache. Oder ist's etwa nicht lobenswert, wenn schon Kleinkindern beigebracht wird, wie sie auf die sogenannten Erwachsenen aufzupassen haben – damit sie überleben? – Etwas nachdenklich stimmt mich im Hinblick darauf, daß Eltern alltagsgerechte Hinweise und Tips brauchen, nur, wie erforschtes Wissen vermittelt wird. Wenn Sie zum Beispiel in der nachfolgend wiedergegebenen Passage diesen Satz lesen: „Einen möglichen Ausweg bietet die Eingrenzung der situativen Determinanten auf Stimuli, die einen positiven Valenzcharakter involvieren", und Sie verstehen das nicht so recht – dann geht's Ihnen wie mir. Jedoch: Lesen Sie weiter, stellen Sie fest, was Sie in der Alltagspraxis damit anfangen können.

1. Situative und entwicklungspsychologische Aspekte

Unfallanalysen und Verhaltensbeobachtungen von Kindern im Straßenverkehr (z. B. LIMBOURG, 1976) belegen die Annahme, daß Unaufmerksamkeit eine der Hauptursachen kindlicher Fußgängerunfälle ist (GRAYSON, 1972). Dieser Umstand wird in der Regel im Vorschulbereich der Verkehrserziehung erkannt. Dennoch führt u. E. die Folgerung „Kinder im Vorschulalter seien grundsätzlich den Anforderungen im Straßenverkehr nicht gewachsen" (SANDELS, 1974) zu schnell zu der mißverständlichen Praktischen Konsequenz „Kinder eben gegenüber diesen Anforderungen des Verkehrs vollständig abzuschirmen" (vgl. LIMBOURG und GÜNTHER, 1977, S. 8).

Dies indes könnte zu einer schwerwiegenden Beeinträchtigung des kindlichen Lebensraumes führen. Als alternative verkehrspädagogische Vorgehensweise bietet sich u. E. die unmittelbare Beeinflussung des kindlichen Verkehrsverhaltens auch in Situationen an, in denen die Aufmerksamkeit des Kindes spontan auf nicht verkehrsbezogene Gelegenheiten gerichtet ist (LIMBOURG und GÜNTHER, 1977). Solche Gelegenheiten bzw. Situationen möchten wir Ablenkungssituationen nennen. Eine wichtige Voraussetzung zur adäquaten Gegensteuerung des Kindes in solchen Situationen (z. B. Anhalten am Bordstein, selbst wenn der Ball auf die Fahrbahn rollt) ist die Identifikation solcher Gelegenheiten, die als Prädiktoren für eine verringerte Aufmerksamkeitsspanne auf kindlicher Seite anzusehen sind. Die Analyse solcher Prädiktoren wird durch die Komplexität des Systems „Straßenverkehr" erschwert. Unfallanalysen geben nur indirekt Hinweise auf solche Situationen. Einen möglichen Ausweg bietet die Eingrenzung der situativen Determinanten auf Stimuli, die einen positiven Valenzcharakter involvieren.

Leider liegen bislang keine systematischen Untersuchungen solcher Stimuli und deren Einfluß auf das kindliche Verkehrsverhalten vor (LIMBOURG und GERBER, 1978). Es lassen sich daher nur die aufgrund von Unfallanalysen und Verhaltensbeobachtungen abgeleiteten Determinanten hypothetisch aneinanderreihen.

Nach MICHALIK (1975) scheint das Verhalten des Kindes auf dem Gehweg ein guter Prädiktor für das Überquerungsverhalten zu sein. Besonders deutlich ist dabei die starke emotionale Beteiligung der Kinder beim Spiel (z. B. auch auf dem Kindergartenweg) hervorzuheben (FUHRMANN, 1967). Auch die Art der Begleitung (z. B. Freunde) muß besonders berücksichtigt werden (MICHALIK, 1975). Daneben betonen manche Autoren den hohen Bekanntheitsgrad der elterlichen Wohnumgebung (HEINRICH und LANGOSCH, 1976), der durch ein erhöhtes Sicherheitsgefühl der Kinder eine Reduktion der Aufmerksamkeit bewirken kann (HARTWIG, 1968a, b). Die Bedeutung emotionaler Einwirkungen auf das Kind hebt STRECKER (1974) hervor (z. B. Streit mit Eltern).

Alles klar?

Während dies erforscht, analysiert, ausgewertet und als Ergebnis formuliert wurde – nahm die Zahl der im Straßenverkehr tödlich verunglückten Kinder weiter zu! Weil den Verunglückten das „Vorbereitungstraining" fehlte. Dazu heißt es in dem BASt-Trainingsprogramm: „Das Vorbereitungstraining dient der Vorbereitung (Anm.: Aha!) des Kindes auf die nächste Trainingsstufe. Ziel der nächsten Trainingsstufe ist die sichere Überquerung der Straße (Anm.: für Kleinkinder). Das Kind wird die Straßenüberquerung schneller erlernen (Anm.: seine Überlebenschance steigern!), wenn ihm die Eltern das richtige Verhalten schon häufig vorgemacht haben." – Damit wir uns recht verstehen: Dies ist eine wissenschaftlich aufwendig erarbeitete und damit fundierte Erkenntnis. Sie sollten diese Schrift wirklich aufmerksam, mit dem Finger lesen. – Dann – aber erst dann, dürfen Sie sich fragen: Wie bringe ich all dies erforschte Wissen einem Kleinkind bei; meinem Kind, das eigentlich nur eins braucht: Einen Freiraum wie die Autos (mit denen es so gerne „spielt") und eine bescheidene Überlebenschance. Ganz klar: Dies muß erforscht werden!

Inge Peter-Habermann meint: „Es ist zu befürchten, daß nach den Maßstäben Erwachsener, gemessen für Kinder, Hilfen früher einsetzen müßten, als dies bisher geschah.

Die Maßstäbe der gängigen Statistiken verhindern möglicherweise die richtigen Hilfen zur rechten Zeit." Sollte, muß man darüber nicht einmal ernsthaft nachdenken? Etwas schneller vielleicht sogar – im JAHR DES KINDES!

„Kinder müssen verunglükken", sagt sie kategorisch – und erklärt es in dem verständlich geschriebenen und „anweisend" aufgemachten Taschenbuch. Sie sollten's lesen. Auch dies:

Im Shell-Ratgeber Nummer 10, den man an Tankstellen kostenlos erhält, wird ohne Hinweis auf tiefschürfende wissenschaftliche Untersuchungen „vor den Auswirkungen falscher Verhaltensweisen Erwachsener gewarnt. Sei es als Fußgänger, der die rote Ampel mißachtet, sei es als schimpfender Autofahrer. Kleine Kinder könnten nicht beurteilen, ob ihr Verhalten richtig oder falsch ist. Sie gingen davon aus, daß Erwachsene alles richtig machen und übernehmen falsche Vorbilder." – Wie war das doch früher schon: Wie die Alten sungen, so zwitschern auch die Jungen!

Auch dies versuchen die Shell-Leute dem Autofahrer, also dem Erwachsenen klarzumachen: „Bei 40 km/h beträgt der Bremsweg rund 18 Meter. Eine nicht enden wollende Strecke, wenn man plötzlich ein Kind vor sich auf der Straße sieht." – Nicht nur im JAHR DES KINDES!



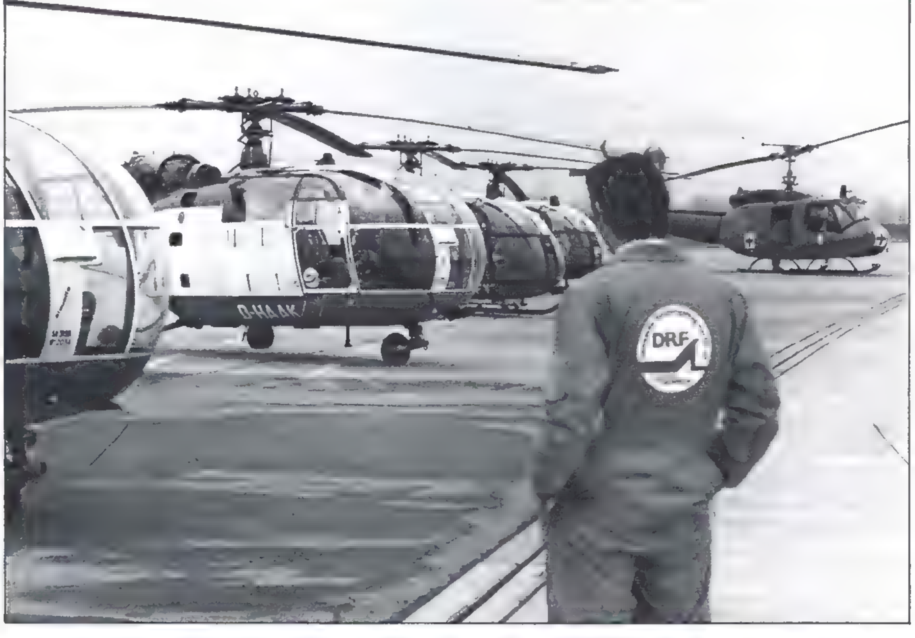
Reklame?

So schützt, hilft und betreut der ACE:

Durch meinen Unfall bedingt komme ich erst heute dazu, mich für die prompte Rückführung aus meinem Urlaubsort Sexten (Dolomiten) nach Wuppertal zu bedanken. Besonders gilt mein Dank dem Fahrer für seine gute Fahrweise, die er ganz auf meine Verletzung einstellte und auch sonst in allem rücksichtsvoll und hilfsbereit war.

Rolf Desch, Wuppertal





Ich war erstaunt, wie schnell und gut Sie für mich, der ich einen Skiunfall erlitten hatte, einen Fahrer, der mich und meine Familie nach Hause fuhr, bestellten.

Klemens Neumann, Hamm 5

Nach meinem schweren Krankheitsfall in Jugoslawien möchte ich Ihnen jetzt für alle Sorgfalt und Hilfe, die Sie uns haben zukommen lassen, danken. Ganz besonders hervorheben möchte ich die ausgezeichnete Organisation, mit der Sie die Rückführung per Flugzeug in die Heimat veranlaßt haben. Auch die Rückführung meines PKW war ausgezeichnet.

Walter Schenk, Gladenbach

Über die großzügige Beihilfe in meinem Wildschadenfall habe ich mich riesig gefreut. Dafür meinen herzlichsten Dank!

Josef Tholl, Trier

Vor allem danke ich, wegen der schnellen Rückführung meines PKW aus Jugoslawien. Ihre Hilfe war für mich von großem Wert.

Josef Hambloch, Würselen

Bei der Urlaubsfahrt nach Italien/Riccione ist mir mein PKW am ersten Tag in Scharnitz/Österreich kaputtgegangen. Motorschaden/Austauschmotor. Nur wer so etwas schon einmal mitgemacht hat, weiß, welche Verärgerung, Schaden u. dgl. dies nach sich zieht. (Erster Urlaubstag, nachts um 03.00 Uhr, im Ausland, kleine Kinder im Fahrzeug, sehr kalt usw.). Umsomehr möchte ich mich beim ACE bedanken, daß die Abholung meines Fahrzeuges so reibungslos verlaufen ist.

Egon Kelm, Feuchtwangen



Tatsachen!

(Dazu sind wir ja schließlich da!)





Erst heute bin ich in der Lage, Ihnen für Ihre schnelle und unbürokratische Hilfe zu danken. Ich erkrankte an einem schweren Bandscheibenschaden und konnte weder stehen noch sitzen. Meine Frau rief Sie durch Notruf an, und Sie gaben sofort Ihre Zustimmung und veranlaßten, meinen Heimtransport durch das Ital. Rote Kreuz. Auch sorgten Sie dafür, daß ein Fahrer unseren PKW nach Hause fuhr.

Rudolf Beyersdorf, Heide





Meine Frau und ich fuhren mit Wohnwagen-Gespann, nach Österreich. Nach einer Woche bekam ich eine Nierenkolik. Spritzen und Medikamente halfen erst mal über das Schlimmste hinweg. Die weitere Behandlung sollte dann in einem Klagenfurter Krankenhaus, das war ca. 100 km von unserem Standpunkt entfernt, stattfinden. Anruf um 10 Uhr vormittags bei der Notrufzentrale in Stuttgart. Schon da bekam ich die Zusage, daß ein Mann unterwegs sei, der noch am selben Tag Verbindung mit mir aufnehmen sollte. Abends um 21.00 Uhr war der Mann da! Am folgenden Morgen, um 6 Uhr, waren wir, ich versorgt mit Medikamenten, mit unserem Gespann auf dem Wege in die Heimat. Mir hat der ACE in großer Not geholfen, ohne Bürokratismus, ohne jegliche Formalität. Anruf genügte und der ACE war da.

Erich Schneider, Rheinbrohl

Das kann man getrost weiterempfehlen!

Viel Sicherheit, Schutz und Service im ACE.

ACE-Mitglieder-werbung '79

Überzeugende Vorteile sprechen für den ACE: Beispielhafte, außergewöhnlich günstige Versicherungspakete, vorbildliche Serviceleistungen und wertvolle, hochaktuelle Clubinformationen. **Also auf jeden Fall:**

Besser mit dem ACE!

Der Autoclub der Gewerkschaften im DGB.

Sichern Sie sich wertvolle Sachprämien bei der großen ACE-Mitglieder-Werbeaktion!



10 Punkte
Infra-Grillgerät „selbstreinigend" mit Zubehör

2 Punkte
Architekten-Leuchte

11 Punkte
Reise-Schreibmaschine mit Kofferhaube, Pica-Schrift

20 Punkte
TV s/w-Portable (31 cm) Batterie-, Netz-, Autoanschluß

7 Punkte
Mikroskop in Geschenkpackung 1507, 4507 und 600 + Vergrößerung

14 Punkte
Sofort-Bildkamera vollautomatisch mit eingebauter Blick-Bildgröße 8 x 8

3 Punkte
Personenwaage bis 125 kg mit Gewichtsmerker

ACE-Werbecoupon:

Ja, ich will in den Werbeclub für den ACE. Bitte senden Sie mir alle Unterlagen sowie die neue Prämienliste.
Einsenden an:
ACE auto club europa e.V. Abt. Werbung
Schmidener Straße 233
7000 Stuttgart 50

Name: ____________________

Anschrift: ____________________

PLZ, Ort: ____________________

Mitgliedsnummer: ____________________

Datum: ____________________

Unterschrift: ____________________

Wer auf Werbeprämien verzichtet, kann jeweils DM 10,– für einen Werbeerfolg anfordern.

Das



Zwischenlandung in Stuttgart: Lenkrad-Reporter steigen zu.

Am 26. Juni wurde der Augsburger Kraftfahrer Ernst Feneberg Opfer eines Schlaganfalls. Er befand sich zu diesem Zeitpunkt mit seiner Frau Magdalena im Urlaub in Santa Margerita unweit von Venedig. Eine Woche später wurde er mit einem Flugzeug der Deutschen Rettungsflugwacht (DRF) nach Augsburg gebracht. Ernst Feneberg hatte noch Glück im Unglück: Als ACE-Mitglied war die Überführung für ihn mit keinen Kosten verbunden.

Am 18. Juni 1979 fuhren Ernst Feneberg und seine Frau Magdalena mit ihrem Wagen in den langersehnten Urlaub nach Italien. In Santa Margerita bei Caorle wohnten und lebten sie in einem Haus, das Bekannten gehörte. „Der Urlaub hatte so schön begonnen. Das Wetter war wunderbar, wir waren oft am Strand und genossen die freien Tage, und dann mußte so etwas passieren", erzählt Magdalena Feneberg heute. Man hatte sich für Dienstag, den 26. Juni, viel vorgenommen. Am Abend war zusammen mit Nachbarn eine Grillparty geplant. Wie aus heiterem Himmel erlitt Ernst Feneberg jedoch am Nachmittag einen Schlaganfall. „Ich hatte gerade gespült und ging in den Garten, wo mein Mann saß und ein Buch las. Er wollte sich etwas zu trinken holen. Plötzlich verzerrte sich sein Gesicht, er fiel hin. Es war schrecklich", Magdalena Feneberg kann es auch jetzt noch nicht fassen. Nie hatte ihr 52jähriger Mann zuvor über größere Beschwerden zu klagen gehabt.
Nachbarn – durch Zufall Zeugen des Unglücks – verständigten die Ambulanz. Mit einem Notarztwagen wird der Augsburger in das nächstgelegene Krankenhaus gebracht, nach Porto Gruaro in das Ospedale civile San Tomaso di Battuti. Die Ärzte stellen einen Schlaganfall und als dessen Folge Lähmungen fest. Ernst Feneberg schwebt in den ersten Tagen nach dem Unglück in Lebensgefahr. Die Umstände in Porto Gruaro sind jedoch nicht ideal. „Die Ärzte sagten, daß er vor allem Ruhe braucht. Doch wo sollte er Ruhe finden, wenn er in einem Acht-Bettzimmer untergebracht war. Das Zimmer war immer voll mit Besuchern. Ruhig war es bestimmt nicht", berichtet Magdalena Feneberg. „Erst als ich mit Nachdruck eine Verlegung verlangte, kam mein Mann in ein Einzelzimmer. Die Ärzte taten zwar ihr Bestes, mit den bescheidenen technischen Mitteln, die ihnen in diesem Provinzkrankenhaus zur Verfügung standen, war es jedoch nicht das Optimale, ganz zu Schweigen von den Sprachschwierigkeiten."
Am gleichen Tag verständigt

ACE-Rückflug:

Ende eines Urlaubs

Magdalena Feneberg ihre Tochter Irene Graf und deren Mann. Gerhard Graf kommt am 26. Juni nach Porto Gruaro. Auch er erkennt, daß die Situation im Krankenhaus nicht allzu gut ist. Nach seiner Rückkehr am Samstag berät er mit seiner Frau und der befreundeten Heiderose Maticelli, wie man Ernst Feneberg rückführen kann. Da ja auch das Auto zurückzubringen ist, fällt ihnen der ACE ein, der zudem, wie ihnen bekannt ist, Kranken-Rücktransporte durchführt.

Am 1. Juli um 9.40 Uhr alarmieren sie den ACE. Maria Fritz von der Abteilung Touristik hat an diesem heißen Sonntagmorgen Dienst. Sie verständigt sofort die Alarmzentrale der Deutschen Rettungsflugwacht – ein einfaches Stadtgespräch. Nach Rücksprache des diensthabenden DRF-Einsatzleiters Hans Füllenbach mit dem Hospital in Porto Gruaro wird Ernst Feneberg von den italienischen Ärzten jedoch zunächst als nicht transportfähig erklärt.

Wie schlecht die Telefonverbindung in das italienische Krankenhaus ist, muß Magdalena Feneberg, die Tag und Nacht am Bett ihres Mannes zubringt, erfahren. Das Telefon steht auf einem lauten Gang. Als ihre Tochter ihr mitteilt, daß ihr Mann zurückgeführt werden soll, kann sie wegen des Lärms die Telefonnummer der DRF nicht verstehen. Deshalb bleibt Augsburg für sie weiter die Verbindungsstelle zur DRF.

Erst nachdem Frau Feneberg am Montag eine Erklärung unterschrieben hat, daß die Überführung ihres Mannes auf eigene Verantwortung geschieht, geben die Ärzte in Porto Gruaro grünes Licht.

Jetzt kann die DRF den bereits erstellten Flugplan abwickeln. Aus verschiedenen Angeboten hatte man in Filderstadt den Nürnberger Flugdienst ausgewählt. Vor dem Start der Cessna 421 am 3. Juli in Nürnberg wird das Flugzeug mit einem Rettungsset versehen. Neben den Piloten Dieter Hornstein und Christian Riedel bestiegen der Notarzt Dr. Siegfried Prügel und der Rettungssanitäter Günther Kirsch, beide vom Bayerischen Roten Kreuz Erlangen, die Maschine, die um 8.15 Uhr startet.

Bei einer Zwischenlandung in Stuttgart steigen außerdem noch zwei Lenkrad-Reporter zu. Fünf Minuten später ist die Zweipropeller-Maschine wieder in der Luft. Um 11.00 Uhr landet das DRF-Flugzeug in Venedig, dem Porto Gruaro nächstgelegenem Flugplatz. Der Notarztwagen mit dem Patienten und seiner Frau ist schon an Ort und Stelle. Äußerst behutsam wird Ernst Feneberg zunächst in eine Vakuummatratze gelegt und dann auf die Liege in das Flugzeug gebracht. Dort wird er während des Fluges von Dr. Siegfried Prügel und von Günther Kirsch versorgt. Besonders wichtig ist für ihn, daß seine Frau ihn begleiten kann. Während nämlich Lenkrad-Fotograf Hans-Peter Feddersen mit zurückfliegt, bleibt sein Kollege Reiner Frenz in Venedig und sorgt für die Rückführung des Autos – ein Gelegenheitsjob für den Reporter dieser Autozeitschrift. Normalerweise besorgen solche Rückführungen die Kollegen von der Fahrbereitschaft.

Nach einer Stunde Aufenthalt startet das Flugzeug wieder. Um 13.30 Uhr landet die Maschine in Augsburg. Der bereit-



Dr. Prügel übernimmt den Patienten auf dem Flugplatz Venedig.



Ernst Feneberg wird auf die Vakuummatratze gelegt.



Vor dem Abflug wird der Zustand des Kranken festgestellt.



Auf dem Rückflug: Frau Feneberg spendet ihrem Mann Trost.

Wir sind jung und leben mit dem Risiko





Jung zu sein und Freude am Risiko schließen aber vernünftiges





Denken und Handeln nicht aus ...

und einer starken Versicherung als Partner.

Keine Sorge –
Volksfürsorge



Klaus Hansen von der Volksfürsorge informiert:

2.

Gerade in jungen Jahren sind Sie durch die gesetzliche Rentenversicherung völlig unzureichend abgesichert.
Urteilen Sie selbst:

- Während der ersten 5 Arbeitsjahre keine Rente bei Berufsunfähigkeit.
- Erst nach 15 Berufsjahren Anspruch auf Altersruhegeld.
- Nach Erfüllung der Wartezeiten anfangs äußerst niedrige Leistungen.

Der Jugend-Vollschutz bei der Volksfürsorge bietet Ihnen die Sicherheit, die Sie heute und für Ihre Zukunft brauchen.

Hier ein Beispiel:
Unsere Leistungen:

Sparkapital/Versicherungssumme plus hohe Gewinnanteile fällig beim Tode, spätestens zum 60. Lebensjahr – nach Tarif 2 (Beitragsfreiheit bei mehr als 50% Berufsunfähigkeit)	25 000,– DM
Versorgungskapital bei Unfalltod	50 000,– DM
Leistung bei 100% Invalidität durch Unfall	30 000,– DM
Monatliche Berufsunfähigkeitsrente (Bei mehr als 50% Berufsunfähigkeit)	500,– DM
Unfall-Krankenhaustagegeld	20,– DM

Monatsbeitrag hierfür:

	er	sie
Eintrittsalter 15 Jahre	64,80	73,70
Eintrittsalter 20 Jahre	71,––	80,––
Eintrittsalter 25 Jahre	80,10	89,80

Sprechen Sie mit einem unserer 35.000 Mitarbeiter. Er berät Sie gern.

stehende Notarztwagen übernimmt den Patienten, und wenig später liegt Ernst Feneberg im Krankenhaus des heimatlichen Augsburg.

Jeden Tag besucht Magdalena Feneberg – als Hausfrau hat sie die Zeit dazu – ihren Mann in der Klinik. „Es geht mit ihm langsam wieder bergauf", meint sie, „aber die Ärzte wollen ihn vielleicht nach München verlegen. Dort hat er in einer Spezialklinik bessere Aussichten auf eine baldige Genesung."

Magdalena Feneberg ist froh, daß ihr Mann ACE-Mitglied ist. „Wir haben dem ACE und der DRF viel zu verdanken. Alles hat reibungslos und unbürokratisch funktioniert und man hat sich so gut um uns gekümmert." Das berichtet sie auch Nachbarn und Kollegen ihres Mannes. „Viele kannten den ACE gar nicht und waren dann erstaunt, als ich es ihnen erzählt habe", berichtet Magdalena Feneberg, die hofft ihren Mann bald wieder zu Hause begrüßen zu können.





In Augsburg: Vier Mann laden den Patienten behutsam aus . . .



Übergabe des Patienten an die Augsburger Ärzte.



. . . und bringen ihn zum bereitstehenden Krankenwagen.



Das Protokoll gibt Aufschlüsse über den Zustand des Kranken.


Frei
von künstlichen
Zusätzen
W 3896



Mit dem Kauf eines BMW hat man die Klasse verlassen, in der Automobile wohlklingende Namen brauchen, um in der Masse identifizierbar zu sein. Und der vernünftige Schritt zu BMW wird immer häufiger durch jenes Selbstbewußtsein ergänzt, das den BMW Fahrer sogar auf die sachliche Kennzeichnung seines Automobils durch einen Modellschriftzug verzichten läßt. Offensichtlich betrachten immer mehr anspruchsvolle Fahrer auch ein Spitzenklasse-Automobil dieser Kategorie ausschließlich als ein sehr leistungsfähiges Werkzeug – mit dessen Funktionalität und Leistungsfähigkeit sie die Anforderungen des Verkehrs und der Umwelt optimal meistern können, dessen Position in der Hierarchie einer Marke sie jedoch nicht publik machen wollen. Diese zunehmende Befreiung des Automobils von herkömmlichen Prestige-Symbolen ist auch ein Zeichen für die wachsende Konzentration auf das Wesentliche: Nichts ist heute exklusiver als höchste Effizienz.
Was macht z. B. einen BMW 520 gerade für die kritisch-rationalen Ansprüche heute so interessant?
Der BMW 520 ist in der gehobenen automobilen Mittelklasse ein gutes Beispiel für diese Konzentration auf das Wesentliche. Er bietet leistungsfähige Technik als unverzichtbaren Bestandteil der Sicherheit. Er offeriert den Komfort und die Kultur der BMW 6-Zylinder-Triebwerke bereits in der wirtschaftlichen Hubraumgröße von 2 l – und ist bei intelligenter Fahrweise auch außerordentlich wirtschaftlich.
Wirtschaftlich ist der BMW 520 auch durch die ausgereifte Qualität, die Zuverlässigkeit und Langlebigkeit. Und dadurch, daß er zu den gefragtesten Gebrauchtwagen gehört und außergewöhnliche Wiederverkaufspreise erzielt. Nicht nur, weil er einer exklusiven Automobilfamilie entstammt. Sondern weil sich herumgesprochen hat, daß sich Qualität und Sicherheit auch in der 2. Hand bezahlt machen.
Der Erfolg des BMW 520: Die Konzentration auf das Wesentliche.
Gerade wenn veränderte Umweltbedingungen zu schärferem Bewußtsein und kritischeren Einstellungen führen, ist auch beim Automobil ein spürbarer Zug von der Quantität zur Qualität feststellbar. Steigen Sie um auf BMW. Nicht die Größe des Hubraums eines Automobils oder sein wohlklingender Modellname entscheidet, wie effektiv, sicher und zeitgemäß Sie Auto fahren. Sondern seine Qualität.
Die BMW der 5er Reihe: Das erfolgreiche Automobil-Konzept mit der großen Zukunft.
Kauf oder Leasing – für beides ist Ihr BMW Händler der richtige Partner.

auto nachrichten

Geschwindigkeits-limits in der CSSR

Seit dem 1. August müssen Autofahrer in der Tschechoslowakei neue Tempobegrenzungen beachten. Als Teil der auch dort vorgenommenen Energiesparmaßnahmen wurden folgende Bestimmungen erlassen: Motorräder dürfen höchstens 80 km/h schnell fahren. Autos und Lieferwagen höchstens 90 km/h, auf Autobahnen maximal 110 km/h. In Ortschaften gelten nun auch in der Zeit von 23.00 bis 5.00 Uhr die 60-km/h-Tempolimits.

Änderungen am großen Audi

Mit einer Reihe von Modellpflegemaßnahmen geht der Audi 100 ins neue Jahr. Auffallendste Details sind die seitlich angesetzten Blinkleuchten, die weißes Glas haben aber dennoch gelb blinken, und die verlängerten Stoßstangen sowie



die vergrößerten Heckleuchten. Auch die Innenausstattung ist überarbeitet worden, während sich unter der Motorhaube nichts geändert hat. Die Preise für den Audi 100 gehen von 16 435 Mark in der Grundversion bis zu 27 290 Mark für den CD 5E Automatic.

Protest war erfolgreich

Nicht immer sind Proteste vergeblich. Als Anfang des Jahres in der Frankfurter Innenstadt vor einer großen Bank scharfkantige Granitblöcke aufgestellt wurden, die Autofahrern das Parken unmöglich machen sollten, gleichzeitig aber Fußgänger gefährdeten, gab es allenthalben Proteste. Auch der ACE wies auf den „steingewordenen Unsinn" hin (Lenkrad 2/79, Seite 46). Nach den massiven Protesten des ACE und anderer Medien wurden die scharfen Kanten in der Zwischenzeit abgerundet und somit die Gefahr für Fußgänger zumindest entschärft. (Bild: ap)





Fahrzeug für die Freizeit

Die japanische Firma Suzuki – bekannt für schnelle Motorräder – bringt jetzt ein Geländefahrzeug, den Jipsy, auf den Markt. Das mit einem Allradantrieb ausgestattete Auto soll durch einen verhältnismäßig günstigen Preis besonders junge Leute ansprechen. Der Vierzylindermotor leistet 30 kW (41 PS), was den Jipsy zu keinem Rennwagen werden läßt. Aber das ist auch nicht die Intention der Japaner, die den Wagen als Freizeitmobil auffassen, mit dem man dank kleiner Außenmaße in der Stadt jeden Parkplatz anpeilen kann, und den man zu Wochenendausflügen benutzen kann. Durch Sonderausstattungen wird der Jipsy vielen Wünschen gerecht. So kann man ihn in Sport-, Jagd- und Hardtopausführung kaufen. Interessant ist der Jipsy deshalb weniger als Geländewagen – Geländefahrten sind nirgends erlaubt und zudem fehlt ihm eine Differentialsperre –, sondern vielmehr als Freizeit- und Zweitwagen für junge Leute.



Preis: 12 500 Mark.

Höhere Benzinpreise und Geschwindigkeitsbegrenzung in Polen

Als Reaktion auf die weltweite Energiekrise und die Preiserhöhungen für Erdöl hat die polnische Regierung mit Wirkung vom 29. Juli Preiserhöhungen für Benzin und Geschwindigkeitsbegrenzungen verfügt. Dies geht aus einer Mitteilung des Bundesministers für Verkehr in Bonn hervor.

Für Polen bedeuten die Preiserhöhungen eine zusätzliche Jahresbelastung von rund einer Milliarde Devisen-Zloty. Eine Erhöhung der Benzinpreise für Touristen hat bislang noch nicht stattgefunden. Sie ist jedoch mit großer Wahrscheinlichkeit in Kürze zu erwarten. Die Geschwindigkeitsbegrenzungen werden von den polnischen Behörden streng überwacht.

Der Benzinpreis wird um durchschnittlich 15 Prozent, der Preis für Dieselöl um 20 Prozent erhöht. Der Preis für ein Liter Super (94 Oktan) beträgt jetzt 16 Zloty.

Die Geschwindigkeiten werden für Personenwagen auf Schnellstraßen von 100 auf 90 km/h, auf den übrigen Straßen auf 80 km/h und für Lastwagen und Autobusse auf 70 km/h, mit Anhängern sogar auf 60 km/h gedrosselt. Spezialfahrzeuge mit einer Gesamttonnage bis 2,5 t dürfen 80 km/h, mit mehr als 2,5 t 70 km/h fahren.

Gegendarstellung

In Heft 4/1979 Ihrer Zeitschrift ACE Lenkrad haben Sie auf Seite 38 eine Gegendarstellung unseres Unternehmens, der KARSTADT AG, abgedruckt, die sich gegen den Vorwurf in Ihrem Artikel „Preise, wie es schmiert“ richtete, wir, die KARSTADT AG, hätten uns an Preisabsprachen über den Vertrieb von GTX2-Schmieröl beteiligt. Wegen des Abdrucks unserer Gegendarstellung hat zwischen Ihnen, Verlag und Redaktion von ACE Lenkrad, einerseits und unserem Unternehmen andererseits ein Rechtsstreit stattgefunden, den das Oberlandesgericht Stuttgart inzwischen rechtskräftig entschieden hat. Den Rechtsstreit haben Sie zum Anlaß genommen, unserer Gegendarstellung eine eigene redaktionelle Stellungnahme unter der Überschrift „In der Sache kein Urteil“ hinzuzufügen. Dort haben Sie u. a. behauptet:

1.1 die Rechtsabteilung der KARSTADT AG habe nach dem Erscheinen des Heftes 1/1979 von ACE Lenkrad am 15. Januar 1979 „wochenlang“ benötigt, um Sie „mit Formalien zu belangen, nachdem man gegen den sachlichen Inhalt eines Satzes . . . nicht anders vorgehen wollte oder konnte“, wobei Sie mit dem Ausdruck „Inhalt eines Satzes“ den Vorwurf der Preisabsprache gemeint hatten;

1.2 das Landgericht Stuttgart habe in seiner Entscheidung vom 22. Mai 1979 festgestellt, Verlag und Redaktion von ACE Lenkrad hätten zur Klageerhebung keinen Anlaß gegeben.

Die beiden ersten Behauptungen sind unrichtig; die dritte ist inzwischen überholt. Richtig ist folgendes:

2.1 Die Rechtsabteilung der KARSTADT AG hat von Ihrem Artikel „Preise, wie es schmiert“ in Heft 1/1979 und damit auch von dem Vorwurf der Preisabsprache frühestens am 26. März 1979 Kenntnis erhalten.

Mit unserem Gegendarstellungsverlangen vom 5. April 1979 haben wir Sie nicht „mit Formalien belangt“, sondern von dem uns nach dem Pressegesetz des Landes Baden-Württemberg zustehenden Recht Gebrauch gemacht, die unzutreffende Behauptung, uns an Preisabsprachen beteiligt zu haben, dort richtigzustellen, wo sie aufgestellt wurde.

In Ihrer redaktionellen Stellungnahme unter der Überschrift „In der Sache kein Urteil“ wiederholen Sie, wenn auch mit anderen Worten, den Vorwurf, die KARSTADT AG habe sich an Preisabsprachen über den Vertrieb von GTX2-Schmieröl beteiligt, wenn Sie ausführen, wir hätten gegen den sachlichen Inhalt dieser Behauptung nur mit Formalien vorgehen wollen oder können. Den Vorwurf weisen wir hiermit erneut zurück.

2.2 Das Oberlandesgericht Stuttgart hat das Urteil des Landgerichts mit Beschluß vom 16. Juli 1979 aufgehoben und festgestellt, daß Verlag und Redaktion von ACE Lenkrad der KARSTADT AG „Anlaß zum Antrag auf Erlaß einer einstweiligen Verfügung (nicht: Klageerhebung) gegeben haben“.

Essen, den 8. August 1979
KARSTADT AKTIENGESELLSCHAFT
Dr. Deuss Alberts

Gegendarstellung

Im Heft 1/1979 Ihrer Zeitschrift ACE Lenkrad berichteten Sie auf Seite 44 unter dem Titel „Preise, wie es schmiert“ über ein Kartellverfahren gegen die Deutsche Castrol Vertriebs GmbH aus Anlaß von Preisabsprachen. Sie haben behauptet, unser Unternehmen, die KARSTADT AG, habe sich an den Preisabsprachen beteiligt. Diese Behauptung ist unrichtig. Richtig ist folgendes: Wir haben zu keiner Zeit mit der Deutschen Castrol Vertriebs GmbH eine Preisabsprache über den Vertrieb von GTX2-Schmieröl getroffen, noch eine solche Preisabsprache praktiziert. Wir haben insbesondere keinerlei „lohnende Zugeständnisse“ als Gegenleistung für die Einhaltung bestimmter Wiederverkaufspreise erhalten oder gefordert. Wir haben es im Gegenteil allen unseren Verkaufshäusern freigestellt, den Wiederverkaufspreis von GTX2-Schmieröl nach eigenem Belieben zu bestimmen.

Essen, den 7. Mai 1979
KARSTADT AKTIENGESELLSCHAFT
Dr. Deuss Alberts



Liegt's am Apparat?

Die meisten Autos sind für Behinderte nicht geeignet

Man zeigt vorn und hinten ein bißchen mehr Kunststoff, geänderte Karosserien, neue Motoren und auch ein paar neue Autos. Gelobt wird, was Fahrt macht. Doch wieder einmal nimmt die IAA kaum Notiz von jenen Menschen, für die das Messe-Motto mehr bedeutet als für alle anderen Autofahrer: „Mit dem Auto mobil" ist für sie nicht die wohlformulierte Werbung für Freiheit oder Freizügigkeit. Eher schon die nüchterne Feststellung: Ohne Autos sind sie aufgeschmissen. Doch der Mobilität ab Werk sind Grenzen gesetzt. So unglaublich und unvorstellbar es klingt, so einfach ist es: Erst wenn ihn ein Auto gelähmt hat, merkt mancher, wie wenig unsere Autos für diejenigen geeignet sind, die von Geburt an oder durch einen Unfall behindert sind. Lenkrad sprach mit Ärzten und Ingenieuren, mit Beamten und Betroffenen. Kein Zweifel: Das Land, von dem die Motorisierung dieser Welt ausging, tut zu wenig für die Behinderten.

Wenn ihm etwas fehlt, kann er katalogisiert werden: Der Behinderte, den es so allgemein, wie es hier formuliert ist, gar nicht gibt, obwohl 4,1 Millionen Bundesbürger als behindert gelten, könnte in die Kategorie E passen: „Vollständiger Ausfall beider Beine." Ein amtlich anerkannter Sachverständiger wird ihm sieben Auflagen erteilen (darunter auch einen Dreipunkt-Sicherheitsgurt!), die dieser Mensch erfüllen muß, ehe er ein Auto fahren darf. Doch wer ihm hilft, wie ihm geholfen werden kann, und wer diese Hilfe ganz oder teilweise finanziert – das muß – welch ein

Behinderte fahren sicher

Mit nur 0,1 Prozent sind nach einer Veröffentlichung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) Körperbehinderte an Verkehrsunfällen beteiligt, und zwar nicht in allen Fällen als Verursacher. In der Regel handelt es sich bei ihnen „um eine Gruppe bewährter Kraftfahrer, die in hohem Maße aktiv um Kompensation und Rehabilitation bemüht sind".

Handicap – der Behinderte sich selbst erarbeiten. Weder die Träger der sozialen Hilfe noch die Automobil- und Zusatzgeräteherstellér, weder die Ministerien noch die zahlreichen Verbände haben es verstanden, eine zentrale Übersicht zu schaffen. Zwar gibt es Dokumentationsstellen, wie etwa in den großen Rehabilitationszentren. Zwar gibt es praktische, aber auch höchst komplizierte Zusatzgeräte, die aus einem Serienauto ein Spezialfahrzeug für Behinderte machen. Doch weiß oft die eine Stelle nichts von der anderen. Was hier noch nicht entwickelt ist, kann dort schon gekauft werden. Schlimmer noch: Was der eine Sachverständige ablehnt, gesteht der andere zu.

Und aus medizinisch-psychologischer Sicht zeigt sich das Problem ganz anders als etwa aus dem Blickwinkel eines einfallsreichen Ingenieurs, der für Armlose mit Mechanik oder Elektronik ein lenkradloses Auto fahrbar macht und es damit „dem Schwerkörperbehinderten erst ermöglicht, die Beengtheit seines Lebensraums durch den Führerscheinbesitz zu sprengen", wie es ein amtlicher Gutachter formulierte.

So fürchtete erst kürzlich der Diplom-Psychologe Karl-Heinz Lindemann vom Rheinisch-Westfälischen TÜV (Essen) bei einer Vortragsveranstaltung, wenn ein Behinderter nur vom behandelnden Arzt beurteilt werde, könne dies ungeahnte Gefahr bedeuten. Erforderlich sei grundsätzlich eine „auf die zukünftige Verkehrsbewährung ausgerichtete Befunderhebung sowohl im medizinischen als auch im psychologischen Bereich". Denn: „Es kann nicht unerheblich sein, ob ein Oberschenkelamputierter über die komplikationslose Vernarbung und die hervorragend sitzende Prothese zwar eine positive orthopädische Bescheinigung vorlegt, dabei aber andere eignungsrelevante Fakten gar nicht erst erfragt wurden: daß er beispielsweise als Folgeschäden massive Überlastungserscheinungen des Kreislaufs aufweist und sein Dilemma durch regelmäßigen Alkoholkonsum erträglich zu gestalten sucht."

Man lese mit dem Finger: Wer heute, etwa als Folge eines Unfalles, ein Bein verliert, stellt nach diesen Worten eine potentielle Gefahr dar, denn es könnte ja sein, daß er – wegen der Lage oder wegen der Schmerzen – zum Trinker wird. Also besser vorher gründlich in die Mangel des Psychologen, ehe man diesem Menschen wieder erlaubt, was er vorher vielleicht durfte – nämlich Auto fahren? Hauchdünn ist der Grat zwischen berechtigter Sorge und pauschaler Diskriminierung.

An anderer Stelle dieses Referats kann man nachlesen, wie die Rollen verteilt sind: „Da der serienmäßige Pkw hinsichtlich der Bedienungseinrichtung für die Handlungsmöglichkeiten von Nichtbehinderten eingerichtet ist, steht der Gutachter vor dem Problem, entweder den Behinderten durch Prothesen den Einrichtungen des Pkw anzupassen oder aber die konventionellen Bedienungseinrichtungen des Pkw so ändern zu lassen, daß der Behinderte das Fahrzeug führen kann."

Wer dieses nüchterne Behördendeutsch etwas lesbarer macht, muß zu dem Schluß kommen, daß nicht etwa der betroffene Behinderte ein Problem mit serienmäßigen Autos hat, sondern der Gutachter sein Problem mit dem Behinderten. Anders ausgedrückt: Weil unsere Serienautos nicht für Ausnahmen gebaut sind, muß entweder die Ausnahme „angepaßt" oder das Serienauto zum Ausnahmeauto umgebaut werden. So einfach ist das!

Hinzu kommt, daß die Industrie bis heute keine entscheidenden Anstrengungen gemacht hat, Serienautos behindertenfreundlicher zu gestalten. Man kennt zwar in den Konstruktionsbüros zwischen Wolfsburg und München Design-Standards und DIN-Werte, man operiert mit dem Normalmenschen und sucht Kompromisse zwischen groß und klein. Doch gibt es keinen deutschen Autohersteller und auch keinen Sitz-Ausrüster (z. B. Recaro), der einen um 90 Grad zur Tür schwenkbaren Sitz, der einem Rollstuhlfahrer den Einstieg wesentlich erleichtern könnte, als Extra anbietet. Und dies, obschon bei einigen Automobilfirmen sogar Rollstuhlfahrer in den Konstruktionsetagen arbeiten!

Und wenn die Behinderten, die wegen ihrer relativen Unbeweglichkeit sich ja nicht so einfach mal kurz zum Fenster hinauslehnen können, nach einem von innen, womöglich elektrisch verstellbaren Außenspiegel verlangen, dann sind sie – zumindest in den unteren Preisklassen – auf den Zubehörmarkt angewiesen. Einen sich automatisch anlegenden Gurt bietet bei den Klein- und Mittelklassewagen ohnehin nur das Volkswagenwerk an, wobei die im Golf mit Rückhalteautomatik notwendig werdende vordere Quertraverse bereits wieder Probleme bei den Gehandicapten bringt, die den rechten Arm verloren haben und die Handbremse links brauchen.

Soll man oder kann man von einem Großserienhersteller verlangen, daß er für solche Einzelfälle vorsorgt? Dr. Wolfgang Lincke, bisher Bereichsleiter Forschung und designierter Nachfolger des Bereichsleiters Pkw-Entwicklung (Konstruktion und Versuch), Hermann Hablitzel im Wolfsburger Volkswagenwerk: „Man wird dies unter Gesichtspunkten der Wirtschaftlichkeit sehen und ganz nüchtern rechnen müssen. Denn es kommt billiger, Autos umzurüsten, als Großserien zu bauen mit Teilen oder Möglichkeiten, die nur selten gebraucht werden."

Gleichwohl ist man in Wolfsburg nachgerade behindertenfreundlich. Und der zweitürige Golf hat sich, dank seiner weit öffnenden Türen und seiner großen Höhe zu einem bei den Gehandicapten inzwischen gesuchten Fahrzeug gemausert. Nach dem Passat, den der Heidelberger Starkstrom-Elektriker Eberhard Franz nach einem Berufsunfall zum weltersten Armlosen-Auto umkonstruiert hat, gibt es heute auch einen Spezial-Golf, System Franz, der für die heranwachsende Generation der ehemaligen Contergan-Kinder wohl das Ohnhänder-Auto werden wird. Rund 1300 dieser jungen Menschen, die keine oder nur un-

Schalten ohne Arme



Scheinbar kompliziert, aber recht einfach: das armlose Schalten.

1. Gang: Überm Gaspedal sitzt ein Hebelknopf, der die Stange und damit den Schaltknüppel vorzieht.

2. Gang: Links neben der Kupplung liegt der Knopf für den Gegenzughebel. Mit ihm wird der Knüppel zurückgeschoben.

3. und 4. Gang: Das rechte Knie drückt das Gestänge nach rechts in die Schaltebene 3./4. Gang, die Schaltung selbst geschieht wie beim 1. und 2. Gang.

Rückwärts: Das Knie muß das Gestänge nach links ziehen und dann kann mit demselben Trick der R-Gang geschaltet werden. Diese Vorrichtung wird gekauft, wenn die einfachere, aber teurere Automatik nicht bezahlt werden kann.

vollkommen ausgebildete Arme haben, können dank dieser Technik den Führerschein erwerben. Kürzlich signalisierte sogar das Bonner Verkehrsministerium eine Sonderregelung für die Contergan-Geschädigten: Wo immer möglich, soll auf das medizinisch-psychologische Gutachten verzichtet werden, wenn die behandelnden Fachorthopäden entsprechende Gutachten über die Fahreignung ausstellen. Zudem soll dieser Kreis der Betroffenen von den teuren Gebühren (bis zu 1000 Mark) solcher Prüfungen befreit werden. Freilich: Der Umbausatz für den Armlosen-Golf wird rund 8000 Mark kosten. Das Projekt wurde in enger Zusammenarbeit entwickelt von dem Heidelberger Orthopädie-Professor Dr. Ernst Marquardt, der Stiftung „Hilfswerk für behinderte Kinder", Bonn, der Typ-Prüfstelle des TÜV Baden und den Fachleuten des Volkswagenwerks. Hersteller und Vertrieb: BBC/Stotz, Betriebsmittelbau, Heidelberg. Gefahren wird dieses Auto nur mit den Füßen und Beinen. Ob Lenkung, Lichthupe, Blinker oder Radio – ein Hebel oder Knöpfchen ist immer dort, wo eines der beiden Beine beweglich und einsatzfähig ist.



Wenn die Linke Hand fehlt . . .



Ein stabiler Stahlbügel, mit einer Schelle am links liegenden Blinkerhebel befestigt, macht diesen rechts bedienbar. Zur Demonstration ist hier das Lenkrad abgenommen.

Dieser ausgesprochenen Spezialentwicklung, die auf den Überlegungen des ehemaligen Elektrikers und heutigen Sicherheitstechnikers bei BBC, Eberhard Franz, basiert, stehen Entwicklungen gegenüber, die wegen ihrer Robustheit geradezu primitiv erscheinen, bei näherem Hinsehen aber durchaus ebenbürtig sein können. So bastelte der bei Hamburg lebende Paul Bruhn 1951 das erste Zusatzgerät für Behinderte, ein Handgas am Schalthebel des damaligen Käfers, weiterenwickelt aus einem Handgaszug für diejenigen Käferfahrer, denen bei langen Autobahnfahrten mit Tempo 100 der Gasfuß auf der Rolle eingeschlafen war.

Heute kann die Firma Gerätebau Bruhn das wohl größte Spezialunternehmen für Versehrtenzubehör genannt werden – zumal es sich auf zwei Automobilmarken (Audi und VW) konzentriert und mit seinen Apparaten Behinderten in 40 Ländern der Welt über die VW-Audi-Vertriebsorganisation Hilfe gebracht hat.

So ermöglicht ein Bruhn-Gerät beidseitig Behinderten, Kupplung, Bremse und Gas mit der Hand zu bedienen. (Siehe Fotos.) Eine ähnliche Apparatur – beide sind in Sekunden umklappbar, damit das Behinderten-Auto schnell zum Normal-Fahrzeug umgerüstet werden kann – gibt's auch für Automatik-Getriebe. Linke Handbremsen für Leute ohne rechten Arm, fußbediente Feststellbremsen, Fußschaltungen für Armbehinderte, Lenkhilfen (Kurbelknöpfe) für Arm- und Beinbehinderte, Zusatzhebel für Blinker oder Licht und Sitzschienen-Verlängerungen sind die Schwerpunkte des Programms. Bestellen kann man sogar nach Katalog bei allen VAG-Betrieben, beim Berufsförderungswerk Wildbad oder direkt bei Gerätebau Bruhn, Klinkerstraße 83, 2082 Moorrege.

„Daß es so was für VW und Audi gibt", davon wußten vor einem Jahr nicht einmal die Wolfsburger Öffentlichkeitsarbeiter. Und ein leitender Ingenieur, der damals einen Abend lang mit Reportern der ACE-Zeitschrift über die Probleme Behinderter diskutierte, gestand verschämt ein, daß man für „allerlei Zubehör wunderschöne Prospekte druckt, aber für die Versehrtengeräte gibt es kaum Publikationen in der Öffentlichkeit".

Das soll bald anders werden. Entwicklungschef Hermann Hablitzel zu Lenkrad-Reportern: „Das Volkswagenwerk wird noch mehr als bisher auf diesem Gebiet tätig werden. Wir streben die Zusammenarbeit mit einer Consulting-Firma an, die sowohl für die Gleichmäßigkeit der Teile als auch – in geeigneten Fällen – für die Fertigung kleinerer Serien sorgt. Der Verkauf dieser Hilfsgeräte könnte dann sogar als Originalzubehör über unsere Organisation erfolgen."

Der kühl rechnende Schwabe, der nicht mitansehen kann, „wie einmal dort drei Monate herumgebastelt wird und dann da wieder ein Vierteljahr und alles mehr oder weniger untergeht", will am liebsten eine zentrale Stelle, die dokumentiert, prüft und auswertet, was bisher schon auf dem Markt ist.

Eine Herstelleraufgabe? Ha no, das Wolfsburger Ingenieur-Team hat dafür keine Kapazität frei – dies sei, so engagiert sich der Autobauer, der gegenwärtig an seinen Nachfolger Lincke Projekt für Projekt zur Weiterführung übergibt, auch bei den Behörden oder Verbänden interessenneutraler aufgehoben.

Jedenfalls habe, so Hablitzel, das Thema Behinderte durch die Initiative des ACE im letzten Jahr im Volkswagenwerk einen höheren Stellenwert erhalten.

Warum man bisher mehr in der Stille arbeitete, mag weniger mit Stückzahlen als mit der historischen Entwicklung zusammenhängen. Aus dem Bruhnschen Handgas wurden Spezialapparate. Der Kontakt zwischen dem norddeutschen Hersteller (Paul Bruhn: „Freitagabend hab' ich endlich Zeit, mein eigener Entwicklungs-Ingenieur zu sein . . .) und dem Wolfsburger Auto-Giganten war dennoch gut. Christian Hildebrandt, der Leiter der Pkw-Aufbau-Konstruktion: „Wenn uns Herr Bruhn sagte, ihr müßt da oder dort eine Fläche hinmachen oder einen Schweißbolzen vorsehen, dann haben wir dies bei nächster Gelegenheit in Serie einfließen lassen, solang es vertretbar war."

Hildebrandt lobt den stetigen Erfahrungsaustausch. In regelmäßigen Konstruktionsgesprächen wurde versucht, bei Neukonstruktionen Möglichkeiten der nachträglichen Befestigung von Bruhn-Apparaten vorzusehen. Wertvolle Informationen erhielt VW auch von Bruhn, dem viele Behinderte geschrieben hatten: Einstiegsmaße, Innenmaße, Zugänglichkeit des Kofferraums und Sichtverhältnisse aus dem Blickwinkel Behinderter sind den Wolfsburgern bekannt.

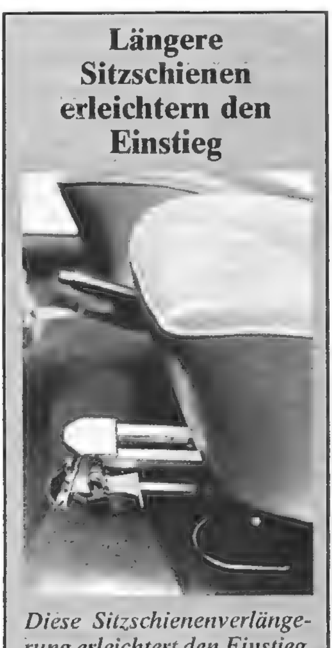
Pedal-Ersatz I



Für Automatik-Autos: Die im Prinzip gleiche Mechanik hilft bremsen und beschleunigen. Sogar Kickdown läßt sich mit der Kugel (die seitlich einen Minihebel hat) erzeugen. Diese Vorrichtung läßt sich extrem leicht bedienen und bringt keinerlei Umstellungsprobleme. Der ganze Apparat kann durch einfaches Umlegen außer Betrieb gesetzt werden. Dies erleichtert den Durchstieg und macht es serienmäßig fahrbar.

Fotos: Renate Reichelt

Längere Sitzschienen erleichtern den Einstieg



Diese Sitzschienenverlängerung erleichtert den Einstieg, weil sie mehr Beinraum schafft. Der TÜV hat sie aber noch nicht abgenommen.

Bruhn baut eigenen Angaben zufolge heute pro Monat 180 Geräte. Welche Hilfe diese nach einfachsten mechanischen Prinzipien arbeitenden Vorrichtungen bringen, mag der Brief des polnischen Advokaten Edward T. zeigen: „Ich danke Ihnen aus ganzem Herzen für die Handkupplung. Sie erlaubt mir, den Wagen leicht ohne Hindernisse zu fahren. Ich sehe jetzt keinen Unterschied mehr zwischen meiner Fahrt und der Fahrt eines gesunden Menschen."

Wer sich mit Behinderten über solche Probleme unterhält, spürt schnell, daß die meisten von ihnen keine Sonderrolle haben wollen.

Der Heidelberger Rehabilitationsfachmann für Querschnittsgelähmte, Professor Dr. Volkmar Paeslack, warnte davor, etwa ein Spezialfahrzeug für Querschnittsgelähmte zu bauen, „weil sie es ablehnen würden, sich durch Benützung eines allgemein als solchem bekannten Fahrzeugtyps von vornherein als eine besondere Sorte von Kraftfahrern, nämlich als Behinderte kenntlich zu machen".

Keine Chance also für Spezialfahrzeuge, wie sie immer wieder auf Pressefotos zu sehen sind? Der Rollstuhlfahrer fährt von hinten über eine Rampe in das abgesenkte Auto. Nun, in größeren Stückzahlen gibt es jedenfalls dieses Modell noch nicht.

In Frankreich hat Renault gleich drei seiner Großserienmodelle behindertenfreundlich gemacht: Im R 5 gibt es – was Wolfsburg aus unverständlichen Gründen bislang noch nicht liefern kann – einen Schwenksitz. Ein R 18 hat sogar einen kleinen Kran, um den gefalteten Rollstuhl mit Hilfe der hinteren Tür im Wageninnern zu verstauen. Und in einem Renault Rodeo kann man von hinten im Rollstuhl an den Platz hinterm Lenkrad fahren.

Auch für Opel und Ford gibt es einige Zusatzgeräte. Rekord und Granada werden von Behinderten ebenso gefahren wie etwa ein Mercedes. Freilich: Je größer der Wagen, desto mehr strapaziert er in Anschaffung und Unterhalt den ohnehin arg knappen Finanzhaushalt dieser Menschen. Und da Zuschüsse je nach Träger größer oder kleiner sind, bleibt oft dem einen Behinderten verschlossen, was sich ein anderer gerade noch leisten kann. So hält denn auch der Apparatebauer Bruhn die Handkupplung für Schaltgetriebe-Autos nach wie vor für aktuell, denn „viele können sich den 70-PS-Golf nicht leisten, sondern nur den Polo".

Wie sagte doch Dr. Lincke von VW? Man werde auch hier rechnen müssen, ob teure Spezialentwicklungen dem betroffenen Behinderten, der ja in der Minderheit lebt, zugemutet werden können. Den anderen Weg, nämlich derartige Entwicklungskosten, wie auch immer auf die Allgemeinheit, also auch auf die Nichtbetroffenen, umzulegen, sieht er als gangbarer und vernünftiger an.

Lenkrad meint: Was macht es denn dem Steuerzahler aus, wenn auf irgendeinem Wege für solche Fälle ein höherer Zuschuß gezahlt wird? Sind 1000 Mark Mehrpreis für eine Automatik denn wirklich so viel Geld?

Hier meinen die Konstrukteure zu Recht, daß ihre Aufgabenstellung endet und der Staat oder die Gesellschaft gefordert ist. Die unbestreitbaren Vorteile einer Getriebeautomatik – mit welchem Recht werden sie Behinderten vorenthalten?

Pedal-Ersatz II

Gas geben



Für Schaltgetriebe-Autos: Dieses Gestänge gibt Gas, bremst, kuppelt und ersetzt die Handbremse. Es wird mit der rechten Hand bedient. Das gesamte Gestänge wirkt als unten gelagerter Hebel über die nach vorn schiebende Stange auf das Bremspedal. Die nach unten führenden dünneren Gestängeteile bearbeiten über weitere, hinter einer Blende versteckte Hebel, Federn und Stangen das Kupplungspedal, das „eingekuppelt" arretiert werden kann, um den Gang schalten zu können.

bremsen



Auf der anderen Seite gibt es – vor allem jüngere – Behinderte, die sich kein Zweckfahrzeug, sondern fast ein Luxusauto leisten. Gut ein halbes Dutzend Golf GTI wurden an Querschnittsgelähmte verkauft, die sich (oder anderen?) beweisen wollen, daß sie mit dieser Rakete zu Streich kommen.

Was fehlt ist der Überblick. Und weil dieser nicht da ist, fehlt auch die Koordination. Zu viele nehmen sich der Problemchen und Probleme an, aber darüber wurde bislang versäumt, das Hauptproblem bekannt zu machen. Der Behinderte, der das Glück hat, ein Auto fahren zu können, ist auch dann auf unsere Rücksicht angewiesen. Wie unterschiedlich die Lage beurteilt wird, zeigen zwei Zahlen: Zu Beginn der Sommerreisewelle 1979 meldete die Gesellschaft für Nebenbetriebe der Bundesautobahnen (GfN), man habe soeben die 80. rollstuhlgerechte Wasch- und Toilettenanlage an Autobahnraststätten fertiggestellt. Der Verband der Ärzte Deutschlands hingegen behauptete, von 170 Autobahnraststätten seien nur 37 für Behinderte eingerichtet. In der Tat ist der Behinderte durch die Gedanken- und oft auch Rücksichtslosigkeit der anderen am meisten behindert. In Schweden findet man an allen wichtigen Stellen extrabreite, gebührenfreie Behinderten-Parkplätze. Als in Stuttgart die Bundesgartenschau geplant wurde, mußten Rollstuhlfahrer für ihre Notwendigkeiten sorgen.

Was „behindertengerecht" oder gar „behindertenfreundlich" ist, vermag ohnedies nur der zu beurteilen, der damit umgeht.

Vielleicht wäre es ganz gut, wenn die Hersteller unserer Massenautos im Konstruktions- oder Versuchsstadium einmal an ein Behindertenzentrum fahren würden. Daß beim Golf die Türscharniere verstärkt wurden und jetzt noch mehr Last am äußersten Türrahmen aushalten, wissen die Konstrukteure teils von der Post und teils von Rollstuhlfahrern. Die Briefkastenleerer ließen nämlich beim Ausrollen vor den Briefkasten die Tür aufspringen und die Rollstuhlfahrer müssen sich an ihr abstützen, um sich auf den Fahrersitz zu schwingen. Beides ist jetzt schadlos möglich . . .

Ernst Bauer

Ein stabiler Lenkrad-Knopf



Ein Knopf am Lenkrad soll schnelles und leichtes Kurbeln ermöglichen. Gängigste Methode: Er wird mit einer Schelle an eine Lenkrad-Speiche geklemmt. Für umschäumte Lenkräder wurde dieser Knopf entwickelt. Er ist – unter der Prallplatte, die hier abgenommen ist – an drei Punkten mit dem Lenkrad verschraubt und zudem versenkbar.

Wer hilft weiter?

Die Liste von Firmen, die Zusatzgeräte für Behinderte bauen, von Fahrschulen, die sich um Versehrte kümmern, und von Verbänden oder Institutionen, die sich damit befassen, wäre zu lang, um hier abgedruckt zu werden. Schreiben Sie an die Redaktion, wir senden sie Ihnen kostenlos zu.



Menschen wie du und ich

Behinderte in unserer Gesellschaft

1980 wird es in der Bundesrepublik Deutschland 330 000 Rollstuhlfahrer geben. So heißt es nach einer Hochrechnung des Bundesministeriums für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau aus dem Jahre 1976. Schon heute beträgt die Gesamtzahl der Behinderten etwa 4,1 Millionen, das heißt, jeder 14. unserer Mitbürger ist behindert. „Behinderte sind Menschen wie du und ich, die auf die solidarische Einstellung unserer Gesellschaft angewiesen sind", schrieb der Vorsitzende der Bundesvereinigung Lebenshilfe für geistig Behinderte e. V. und Staatssekretär a. D., der Medizin-Professor Ludwig von Manger-Koenig kürzlich in einem Aufsatz für die Deutsche Angestellten-Krankenkasse, dem einige der folgenden Zitate entnommen sind.

Behinderung ist das, was aus der Schädigung für den davon Betroffenen resultiert. Der Grad hängt also nicht nur von der Art und Schwere der Schädigung, sondern auch davon ab, wie die Gesellschaft sich auf den Geschädigten einstellt, ob sie ihn akzeptiert und fördert oder ob sie ihn ablehnt und abwehrt, und auch davon, wie der Geschädigte selbst auf seine Schädigung reagiert, ob er versucht, sie zu bewältigen oder ob er kapituliert.

Eine „wesentliche Behinderung" – dafür gibt es eine Definition in der Sozialgesetzgebung – liegt vor, wenn die „Teilnahme am Leben der Gemeinschaft, vor allem auf einem angemessenen Platz im Arbeitsleben" durch eine Schädigung oder bestimmte Funktionseinschränkungen gefährdet oder unmöglich ist.

Zu den Körperbehinderungen gehören Schäden, die von organischen Störungen des Gehirns oder des Nervensystems ausgehen (derzeit muß man mit jährlich etwa 2000 Neugeborenen mit CP-Belastung rechnen), auch die Multiple Sklerose, eine in ihrer Verursachung immer noch ungeklärte Krankheit des Gehirns und des Rükkenmarks, die – oft fortschreitend – zu Funktionsausfällen bis zu Lähmungen führt. Auch die Querschnittlähmungen gehören dazu, die entstehen, wenn – oft als Unfallfolge – die Reizleitungen vom Gehirn zu den Organen und umgekehrt unterbrochen sind.

Millionen behinderte Mitmenschen unter uns

Rund 4,1 Millionen Menschen wurden im letzten Mikrozensus, einer Art kleiner Volkszählung, als Behinderte gezählt, weil sie aus eigener Sicht oder nach den Angaben ihrer Familienmitglieder als behindert gelten. Wahrscheinlich ist nach menschlicher Erfahrung, daß die tatsächliche Zahl noch höher liegt. Von diesen 4,1 Millionen Behinderungen werden 1,2 Millionen auf Kriegseinwirkungen zurückgeführt. Fast drei Millionen unserer behinderten Mitmenschen haben ihre Behinderung durch Krankheit oder Unfälle erworben, bei der Arbeit, im Verkehr oder zu Hause oder schon seit Geburt.

Auf unsere Einstellung kommt es an

Wir werden vielleicht nichts davon merken können, denn viele Behinderte kaschieren ihre Sorgen, ihr Handicap, wollen damit anonym bleiben, möglicherweise haben wir auch selbst – bewußt oder unbewußt – nicht genug sehen wollen, uns nicht genug um unseren Nachbarn, den Mitmenschen auf der Straße, gekümmert. Wir wissen überhaupt zu wenig von ihren unzähligen Problemen und haben deshalb oft noch Vorurteile. Wir leben noch zu sehr auf Distanz, und wenn wir ihm gegenüber stehen, verhalten wir uns häufig falsch, wir demonstrieren Mitleid und Betreuung, die er gar nicht haben will – anstatt ihm ganz unbefangen mitmenschlich-partnerschaftlich die Hilfe zu geben, die er wirklich braucht. Zu oft wird übersehen, daß der Behinderte zwar funktionelle Einschränkungen seiner Leistungsfähigkeit hat, aber im übrigen in seinem Denken, Fühlen und Wollen ein Mensch ist wie wir, wie du und ich? Daß er als solcher ernstgenommen, im übrigen nicht nur unselbständig sein, sondern sich primär selbst helfen will.

Neben einem dichten Netz oder System von Rehabilitationseinrichtungen ist das Recht der Behinderten in den letzten Jahren entscheidend verbessert worden. Das System der Rehabilitation bleibt zwar auch weiterhin gegliedert, die Leistungsträger – Rentenversicherung, Krankenkassen, Sozialhilfe, Unfallversicherung, Versorgungsämter, Arbeitsämter – leisten jeweils getrennt je nach Anlaß, aber die medizinischen, beruflichen und sonstigen Rehabilitationsmaßnahmen werden besser als bisher aufeinander abgestimmt und koordiniert, die Leistungen nach einheitlichen Grundsätzen erbracht. Der zuständige Rehabilitationsträger hat in allen geeigneten Fällen einen Gesamtplan zur Rehabilitation aufzustellen, um zu gewährleisten, daß die in Betracht kommenden Maßnahmen aufeinander abgestimmt, ineinandergreifend, nahtlos und zügig durchgeführt werden. Bei der Aufstellung des Gesamtplanes ist der Behinderte über die Möglichkeiten der Rehabilitation und die nach Art und Schwere seiner Behinderung voraussichtlich in Betracht kommenden Maßnahmen und Leistungen zu beraten.

Unsere Gesellschaft wird, was ihre Menschlichkeit angeht, auch daran gemessen, was sie für die Selbstverwirklichung und Lebensgestaltung ihrer Behinderten tut, wie sie ihnen hilft, ihre Lebensprobleme zu meistern. Dabei wird es entscheidend auf die solidarische Einstellung jedes einzelnen von uns zu den Behinderten ankommen, denn sie sind Menschen wie du und ich.



Gaspedal links

Wer nur noch mit dem linken Fuß fahren kann, tut sich mit einem links der Bremse liegenden Gaspedal leichter. Die seitliche Fläche rechts des Bremspedals soll Fußprothesen daran hindern, unkontrolliert seitlich abzurutschen und das Bremspedal zu blockieren. Durch einen kleinen Hebel kann das Linkspedal in ein Serien-Gaspedal (rechts) umgeklappt werden.

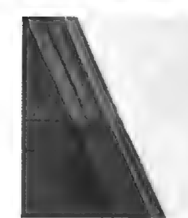




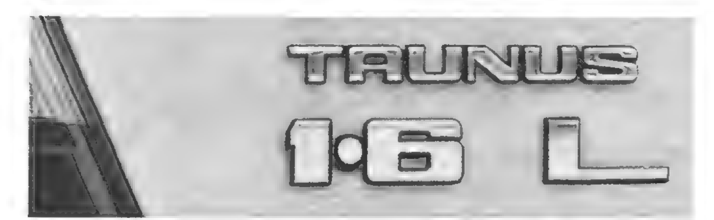


ASCONA 1.6

ASCONA 1.9 S



TAUNUS 1·6



Für die Ausführung rechts brauchen Sie keinen größeren Autokredit. Nur einen günstigeren.

Die BSV Bank, die Briefbank der Gewerkschaften, wurde gegründet, um bei Bankgeschäften, insbesondere bei Krediten und Sparanlagen, die Interessen der Arbeitnehmer besser wahrnehmen zu können. Ihre Leistungen sind günstig, weil auch ihr vorteilhaftes Vertriebssystem, der Versandweg, Geld spart. Nicht nur beim Autokredit kommt das den Zinsen zugute.

Fast jeder zweite Autokäufer kauft sein Auto auf Kredit. Einerseits macht er sich wochenlang Gedanken, welches Modell in welcher Farbe es sein soll. Wenn es aber andererseits darum geht, einen Kredit dafür aufzunehmen, fragt er meist nicht einmal nach den Zinsen.

Dabei gibt es bei Krediten genau so große Unterschiede wie bei Autos. Der Vergleich einer bekannten Wirtschaftszeitschrift weist z.B. bei einer Laufzeit von 60 Monaten Preisunterschiede bei Ratenkrediten von über 16% aus. Nach der jüngsten „test"-Untersuchung (Heft 2, 1979) sind es Unterschiede bis zu 35%.

Dafür kann man sich mindestens die jeweilige Luxusversion eines Modells statt der mageren Normalausführung leisten.

Der BriefKredit der BSV Bank ist besonders günstig.

Beim Vergleich der Zeitschrift „Wirtschaftswoche" Nr. 8 August 1978 schnitt der BSV BriefKredit unter 33 Kreditangeboten mit am günstigsten ab.

Auch die Stiftung Warentest hat in der Nummer 10/1978 von „test" festgestellt, daß sich die BSV mit ihren BriefKredit-Konditionen „als Hecht im Karpfenteich" betätigt.

Wie günstig die BSV ist, wurde von „test" erneut in der Februar-Ausgabe dieses Jahres bestätigt. Dort wurde auch in einer bundesweiten Untersuchung festgestellt, daß Kreditnehmer, die nicht aufpassen, häufig Zinsen zahlen müssen, die „oftmals exorbitant und nicht gerechtfertigt" seien.

Wieviel Ihr Autokredit bei der BSV-Bank jeden Monat kosten wird, ersehen Sie anhand nachfolgender Tabelle.

Kreditwunsch	Laufzeit in Monaten 24	36	60
5000	232,–	162,–	106,–
10000	464,–	323,–	211,–
15000	695,–	485,–	316,–
Effektiver Jahreszins für Gewerksch.-Mitgl. (einschl. einmaliger Bearbeitungsgebühr)	9,97%	9,90%	9,79%

Stand: Juli 1979

Ein wichtiger Vorteil ist natürlich, daß Sie gegenüber dem Autohändler als Barzahler auftreten und somit Preisnachlässe erzielen können.

Übrigens eignet sich der BSV BriefKredit nicht nur für Autos. Auch Möbel, Farbfernseher und vieles andere läßt sich damit günstig finanzieren.

Wie erhält man diesen BriefKredit?

Wenn Sie sich über Höhe und Dauer Ihres Kredits klar sind, füllen Sie einfach den Antrag auf der nächsten Seite aus,und senden Sie ihn mit allen erforderlichen Unterlagen an:
BSV Bank,
Mainzer Landstraße 16–24,
6000 Frankfurt/Main 1. Sie erhalten die volle Summe per Post ins Haus. Einfach, bequem, diskret und vor allem günstiger.

Aber auch wer gerade keinen Kredit braucht, sollte der BSV Bank schreiben. Ihre Sparanlagen sind ebenso günstig. Verlangen Sie ausführliche Unterlagen über:

- **prämienbegünstigtes Sparen**
- **BSV-RentenSparbriefe**
- **BSV-KapitalSparbuch**
- **Eigenheim-Finanzierung aus einer Hand**

BSV Bank
Die Briefbank der Gewerkschaften.

BSV Bank für Sparanlagen und Vermögensbildung, Mainzer Landstraße 16-24, 6000 Frankfurt/Main, Telefon 06 11/5 00 81

SA

☐ wird von der Bank ausgefüllt

Reg.-Nr. ______ Konto-Nr. 6 ______

01 Kreditbetrag | 02 Zinssatz | 03 Bearb.-Geb. | 04 Ratenhöhe | 05 Anz. d. Rat. | 06 1. Rate am

21 Gew. | 22 Verw. Zw | 23 B. G.-Schlüssel | 24 Sch | genehmigt ______ am ______

I. Kreditantrag (bitte in Druckbuchstaben ausfüllen)

Beantragter Kredit DM ______

Antragsteller

11 ______ Name, Vorname

14 ______ Straße, Haus-Nr.

12 ______ PLZ Ort

Mitantragsteller (z. B. Ehefrau)

31 ______ Name, Vorname (bei Ehefrauen auch Geburtsname)

34 ______ Straße, Haus-Nr.

32 ______ PLZ Ort

II. Selbstauskunft

Verwendungszweck des Kredits ______

15 ______ Geburtsdatum ______ Staatsangehörigkeit

35 ______ Geburtsdatum ______ Staatsangehörigkeit

Familienstand: ledig, verheiratet, verwitwet, geschieden/Anzahl der unterhaltsberechtigten Kinder: ______ Telefon ______

16 ______ Beruf

36 ______ Beruf

17 ______ Arbeitgeber (Name, Ort)

37 ______ Arbeitgeber (Name, Ort)

20 ______ BSV Sparkonto-Nr. (falls bereits BSV-Kunde)

______ BSV Sparkonto-Nr. (falls bereits BSV-Kunde)

Gewerkschaftsmitglied: ja/nein, wenn ja, bei welcher Gewerkschaft ______ seit wann ______

Monatliches Einkommen:	Antragsteller	Mitantragsteller
Nettolohn/Gehalt/Rente/Pension/Mieteinnahmen (bitte Originalbelege beifügen)	DM	DM
Monatliche Ausgaben: Haushalt/Miete	DM	DM

Haben Sie Grundbesitz ☐ Lebensvers. ☐ Bausparvertrag ☐ Kraftfahrzeug ☐ (Zutreffendendes bitte ankreuzen)

Schulden wenn ja, wo ______ Restschuld DM ______ mtl. Rate DM ______

III. Sonstige Vereinbarungen (Zutreffendes bitte ankreuzen)

51

1. Der Kreditbetrag soll an den Antragsteller (s. Ziff. I) durch Briefscheck ausgezahlt werden.
2. Ich/wir kann (können) den Kredit in monatlichen Raten von DM ______ zurückzahlen
3. Die monatliche Rückzahlungsrate
   - ☐ soll mit Lastschrift eingezogen werden. Ich/wir ermächtige(n) Sie widerruflich, die von mir/uns zu entrichtenden Raten zu Lasten meines/unseres Kontos Nr. ______ bei ______ Bankleitzahl ______ einzuziehen
   - ☐ wird von mir/uns mit Zahlschein bei einer Bank oder Sparkasse eingezahlt.
   - ☐ wird von mir/uns beim Postamt eingezahlt bzw. wird von meinem/unserem PSch.Kto. überwiesen.
4. Falls mir/uns der Kredit gegeben wird, trete(n) ich/wir zur Sicherung aller Ansprüche der BSV aus den über dieses Konto laufenden Krediten den pfändbaren Teil meiner/unserer Lohnforderung(en) gegen den jetzigen und jeden zukünftigen Arbeitgeber an die BSV ab.
   Ich/wir ermächtig(n) hiermit meinen/unseren jeweiligen Versicherungsträger, der BSV den jeweiligen Arbeitgeber mitzuteilen: Ich/wir bestätigen die Richtigkeit aller Angaben.
   Nach Eingang dieses Antrags bei der BSV werden mir/uns zusammen mit den übrigen Unterlagen die Kreditbedingungen und Allgemeinen Geschäftsbedingungen der Bank übersandt. Falls ich/wir mit deren Inhalt nicht einverstanden bin (sind), werde(n) ich/wir den BSV-Briefscheck nicht einlösen und an die BSV zurückleiten. Kosten entstehen mir/uns daraus nicht.
   Die Kreditkosten (Zinsen und Bearbeitungsgebühren) werden dem Antragsteller gemäß den Kreditbedingungen mit der Annahme des Kreditantrages durch die Bank bekanntgegeben. Antragsteller und Mitantragsteller haften gegenüber der Bank als Gesamtschuldner.

ACE

☐ wird von der Bank ausgefüllt

52 Z

53 ______ Kto.-Nr.

54 ______ BLZ

Im Zusammenhang mit der Aufnahme und der Abwicklung dieses Kredits werden der Schutzgemeinschaft für allgemeine Kreditsicherung (SCHUFA) Daten über den Kreditnehmer und etwaige Mitschuldner oder Bürgen zur Speicherung im Rahmen ihrer Tätigkeit übermittelt. Die Adresse der örtlich zuständigen SCHUFA wird von der Bank auf Wunsch mitgeteilt; außerdem ist die Bundes-SCHUFA e.V., Kronprinzenstr. 28, 6200 Wiesbaden, zur Auskunftserteilung bereit.

Wohnort | Datum | Unterschrift des Antragstellers | Unterschrift den Mitantragstellers

Nicht vergessen: Original-Lohn-/Gehaltsabrechnungen für die letzten drei Monate mitschicken!

Kreditantrag ausschneiden – ausgefüllt und unterschrieben zusammen mit den Gehaltsabrechnungen an die BSV senden. Einfacher geht's nicht.

ACE-Lenkrad Ratschläge

Sparen: Und doch fahren

Nicht schneller als 130

- *Noch einmal: Tips, wie man sparsam fährt*
- *Warum denn Super, wenn Normal genügt?*
- *Lohnt sich Do-it-yourself?*
- *Hier 'ne Marke – und da 'ne Marke 21-Punkte-Check für Ihr Auto*
- *Wer weiter denkt, spart manchen Umweg*
- *Wer haftet bei Bastel-Reparaturen?*
- *Wie man an Kleinanzeigen spart*
- *Nicht alle Meßgeräte taugen was*
- *Jetzt gibt's auch Geld beim ACE: Billig-Kredit für neue Autos*

Sparen: Und doch fahren

Tips auch für Sie!

Mancher lernt's nie, aber die meisten haben es jetzt begriffen: Sparen beim Fahren lohnt nicht nur – es ist vielfach der einzige Weg aus der bedrückenden Kostenklemme. Das Auto mit all seinen belastenden Folgekosten reißt Löcher in die Haushalte von Familien und Firmen. „Mobil mit dem Auto" kann nur noch sein, wer kostenbewußt fährt. Oder wer brutal die entstehenden Kosten gedanken- und mitleidslos überwälzt. Wo andere kleinere Brötchen backen müssen, kassieren diejenigen, die den Teig am Gären halten. Der Endverbraucher zahlt die Zeche, vielleicht sogar doppelt und dreifach.

Der ACE faßt noch einmal zusammen, was schon oft gesagt worden ist. Jeder einzelne Tip ist des erneuten Nachdenkens wert. Und erst recht, daß man ihn befolgt.

1. Fahrweise

- Vor dem Anfahren den Motor nicht im Stand warmlaufen lassen. Dadurch wird die Umwelt stark belastet und unnötig Benzin verbraucht.
- Den ersten Gang nur zum Anfahren benutzen. Kurz danach in den zweiten Gang schalten.
- Den Choke (falls vorhanden) möglichst schnell wieder in die Ausgangsstellung zurückschieben.
- Auf jeden Fall Kavalierstarts vermeiden. Durch rasante Starts gewinnt man weder Zeit noch Prestige. Dagegen verbraucht man mehr Benzin, strapaziert Reifen, Kupplung und die Nerven der Mitmenschen.
- Möglichst wenig in den unteren Gängen fahren. Schnell vom ersten in den zweiten, und vom zweiten in den dritten Gang schalten. Bei flüssiger Fahrt im Stadtverkehr kann auch der vierte Gang, der den Verbrauch nochmals senkt, benutzt werden.
- Beim Beschleunigen das Gaspedal nur leicht eindrükken. Vollgas vermeiden.
- Gleichmäßig und vorausschauend fahren. Das heißt: Im Verkehrsfluß mitschwimmen. Vor Hindernissen (Ampeln, Staus) frühzeitig den Fuß vom Gaspedal nehmen und den Wagen ausrollen lassen.
- Auf der Autobahn nicht mit Höchstgeschwindigkeit fahren. 20 Prozent unter Höchstgeschwindigkeit spart etwa 30 Prozent Treibstoff.
- An Bahnschranken oder während Stauungen den Motor abschalten. In drei Minuten Leerlauf verbraucht man soviel Sprit, wie für einen Kilometer Fahrt nötig ist.

2. Motor

Ein falsch eingestellter Vergaser kann den Verbrauch um bis zu 14 Prozent hochtreiben.

- Ein falscher Zündzeitpunkt erhöht den Verbrauch um bis zu zehn Prozent.
- Abgenutzte oder verschmutzte Zündkerzen verursachen Zündaussetzer (Fehlzündungen). Benzin geht unverbrannt in den Auspuff.
- Der Luftfilter sollte regelmäßig gewechselt werden. Staub aus der Ansaugluft verschmutzt den Filtereinsatz. Deshalb gelangt weniger Luft in den Motor, das Kraftstoff-Luft-Verhältnis stimmt nicht mehr und der Verbrauch steigt.
- Die Klappeneinstellung am Luftfilter (Sommer/Winter) muß stimmen.
- Auch falsch eingestelltes Ventilspiel, schlechte Kompression und defekte Thermostate lassen den Spritverbrauch ansteigen.

3. Fahrwerk

Kontrollieren Sie regelmäßig den Luftdruck der Reifen. Schon 0,5 bar zuwenig bedeuten einen Mehrverbrauch von fünf Prozent. Außerdem erhöht sich der Reifenverschleiß bei falschem Luftdruck.

- Winterreifen brauchen mehr Energie. Sie sollten so bald wie möglich gewechselt werden.
- Gürtelreifen helfen sparen: bis zu neun Prozent weniger Treibstoff als mit Diagonalpneus.
- Zu einem erhöhten Verbrauch führen auch defekte Radlager, schleifende Bremsen (Tip: Fahrzeug auf ebener Strecke ausrollen lassen und beobachten, ob der Weg lang oder kurz ist) und eine rutschende Kupplung.

4. Karosserie

- Dachgepäckträger und Skihalter bewirken wegen des erhöhten Luftwiderstandes eine Verbrauchserhöhung. Sie sollten deshalb nach Gebrauch wieder abmontiert werden.
- Auch durch geöffnete Fenster wird der Luftwiderstand erhöht.
- Unnötiger Ballast im Kofferraum muß durch eine erhöhte Benzinrechnung bezahlt werden. So bedeuten 100 kg Gewicht einen Mehrverbrauch von etwa 1 l/100 km.

5. Tanken und Einkaufen

- Tanken sollte man nach Möglichkeit immer an der billigsten Tankstelle in der Umgebung oder auf dem Weg zur Arbeit.
- Benzin sollte beim Tanken

langsam eingefüllt werden. Dadurch wird bei vielen Fahrzeugen ein Überschwappen verhindert. Zudem fließen ein paar Tropfen mehr in den Tank, da die Zapfsäule bei langsamem Durchfluß etwas mehr Flüssigkeit abgibt als sonst.

- Lassen Sie das Auto bei kleineren Besorgungen auch einmal daheim stehen. Gerade bei kurzen Fahrten, solange der Motor nicht warm ist, verbraucht das Auto besonders viel.

- Fahren Sie zum Einkauf in die Stadt mal mit dem Bus oder der Straßenbahn. Durch lange Parkplatzsuche in der Innenstadt wird unnötig Benzin verbraucht.

- Nicht immer ist der Einkauf in einem „Drive-in-Großmarkt" am günstigsten. Bei einem Anfahrtsweg von durchschnittlich zehn Kilometern machen die errechneten Betriebskosten des Autos mit 8,60 Mark 17 Prozent des Einkaufsvolumens aus, das im Schnitt 50 Mark beträgt. Zudem haben die meisten Billig-Tankstellen der Großmärkte in den letzten Wochen „dichtgemacht", so daß ein weiterer Anreiz verlorenging. Der Weg ins Fachgeschäft ist oft wieder lohnenswert.

Tip des Jahres

Vor jedem Start überlegen, ob die geplante Fahrt notwendig und nützlich ist. Das wird meistens der Fall sein.
Aber hin und wieder könnte man sein Auto schon in der Garage lassen. Freiwillig. Und aus der Erkenntnis, daß wir unsere Füße nicht nur zum Gasgeben und Bremsen haben. Sondern einfach auch mal zum Laufen. Zu günstigem Verbrauch (an Energie) kommt man am ehesten durch vernünftigen Gebrauch des Autos.
(Daimler-Benz AG)

Was so gefahren wird

Mehr als 20 Millionen Personenwagen sind in der Bundesrepublik Deutschland zugelassen. Bei einer durchschnittlichen Jahresfahrleistung von 13 000 Kilometer legen sie zusammen jährlich 260 Milliarden Kilometer zurück. Rechnet man die (ebenfalls) durchschnittliche Besetzung pro Auto hinzu, dann werden in jeweils zwölf Monaten rund 430 Milliarden Personen-Kilometer gefahren. Eine astronomische Zahl, die anschaulicher wird, wenn man sie auf die Pro-Kopf-Strecke am Tag bezieht:

Jeder von uns, ob Mann oder Frau, Kind oder Greis, fährt täglich 19,6 Kilometer Auto.

Wieviel die andern fahren

Mit der Eisenbahn werden jährlich 36,5 Milliarden Personen-Kilometer zurückgelegt.

Der öffentliche Personennahverkehr leistet jährlich 69,1 Milliarden Personen-Kilometer – davon 60 Prozent (= 41,5 Milliarden Personen-Kilometer) mit Omnibussen.

Der innerdeutsche Luftverkehr erreicht jährlich 1,5 Milliarden Personen-Kilometer.
Zusammen sind das 107,1 Milliarden Personen-Kilometer. Pro Kopf werden also mit anderen Verkehrsmitteln am Tag 4,9 Kilometer zurückgelegt (davon 1,9 Kilometer mit Bussen).

Welche Wagen wir haben

Bundesbahn: 26 255 Personenwaggons
Binnenverkehr: 623 Fahrgastschiffe
Flugverkehr: 198 Verkehrsflugzeuge und 6070 Klein- und Privatflugzeuge
Öffentlicher Verkehr: 6100 Straßenbahn- und S-Bahnwagen und Anhänger
64180 Omnibusse
Autos: 20 377 000
motorisierte Zweiräder: 2,3 Millionen

Teurer Flug

Der Transport eines Reisenden durch die Luft ist weit teurer als der mit dem Auto.
So kostet ein Reisender in einem Charterflugzeug (alle Plätze ausgebucht) 185 Prozent der Summe, die für den Transport per Auto über die gleiche Strecke nötig wäre.
Im Linienflugzeug wird das Verhältnis noch ungünstiger.

Hier ist nur mit einer Zwei-Drittel-Auslastung der Maschinen zu rechnen, so daß sogar 275 Prozent der Autokosten anfallen. Also fast dreimal soviel.

Welche Wege wir haben

Das Streckennetz der Bundesbahn ist 28 539 km lang. Das Schienennetz der Eisenbahnen, die nicht der Bundesbahn gehören, mißt 3223 km.
Die gewerblich genutzten Fluß- und Kanal-Strecken haben eine Länge von 4456 km.
Die Luftwege der Lufthansa umfassen im Ausland 429 700 km und im Inland 8434 km.
Das bundesdeutsche Straßennetz mißt 469 000 km. Davon sind etwa 7000 km Autobahnen und mehr als 160 000 km überörtliche Bundes-, Landes- und Kreisstraßen.

Was am meisten kostet

Autofahren kostet Kraftstoff.

Mehr fahren kostet mehr Kraftstoff.

Schneller fahren kostet noch mehr Kraftstoff.

Unüberlegt fahren kostet am meisten Kraftstoff.

Sechs Liter zuviel

Im Stadtverkehr wird der höchste Verbrauch erreicht, wenn man bei GRÜN mit einem Grand-Prix-Start loslegt – um voll bremsen zu müssen vor der nächsten Ampel, die noch ROT zeigt.
Bei 50 km/h hat ein Wagen der Mittelklasse einen spezifischen Kraftstoffverbrauch (auf 100 km) von
7 Litern im 4. Gang,
8,8 Litern im 3. Gang = 25% Mehrverbrauch und
13 Litern im 2. Gang = 85% Mehrverbrauch.



Lohnt sich „Do it yourself"?



Schwarze Finger blättern in blütenweißen Seiten: Die Schraube zwischen den Zähnen, die Dichtung auf dem Schoß – so kniet mancher vor seinem Auto und hofft, in einem der Bastler-Handbücher zu finden, was er sucht. Wie geht wieder zusammen, was er gerade auseinandergemacht hat? Lohnt sich „Do it yourself"? Eine generelle Antwort gibt es nicht, denn das Selbermachen kann teuer kommen, wenn gemurkst wird, oder wenn es sogar Fehler gibt. Man kann aber auch Geld sparen, wenn man nicht gerade zwei linke Hände hat und wenn man sich genau an die Reparatur-Handbücher hält. Lenkrad fragte den Leonberger Fachjournalisten und Autor mehrerer solcher Handbücher, Hans-Rüdiger Etzold: „Wann lohnt es sich, selbst zu reparieren?"

Herr Etzold, lohnt sich „Do it yourself" für den Normal-Autofahrer oder nur für den Autor von solchen Fachbüchern.
In jedem Fall. Eine Werkstatt-Arbeitsstunde kostet heute rund 60 Mark, pro Minute muß der Kunde also 1 Mark berappen. Führt er die Arbeit selbst aus, hat er die Ausgaben für das Buch in exakt 26 Minuten wieder erwirtschaftet.
Wenn ich technisch vorgebildet bin, benötige ich dann trotzdem zum Reparieren ein Buch?
Ja. Unsere Autos sind in den letzten Jahren zwar wesentlich besser, aber auch komplizierter geworden. Ohne richtige Anleitung geht es nicht. Oder wußten Sie zum Beispiel, daß man beim Golf die Auspuffschrauben nur dann festziehen darf, wenn der warme Motor bei Leerlaufdrehzahl läuft?
Nein. Aber glauben Sie, daß man bei einer so einfachen Arbeit wie der des Kerzenwechsels Geld sparen kann? Kann man dabei auch was kaputt machen?
Für vier Kerzen berechnen die Werkstätten 12 Mark, im Kaufhaus bekomme ich sie für 6,95 Mark. Wenn ich sie dann noch selbst reinschraube, spare ich nochmals 10,20 Mark. Wer etwas Gefühl für eine Schraube hat, die Kerzen von Hand reinschraubt und dann mit dem Schlüssel festzieht, kann keinen Fehler machen.
Halten Sie es für praktikabel, die Ventile selbst einzustellen? Welches Werkzeug braucht man, um die von Ihnen empfohlenen Wartungs- und Reparaturarbeiten selbst ausführen zu können? Braucht man dazu eine Garage oder eine Hebebühne?
Der Aufwand an Werkzeug ergibt sich aus dem Umfang der Reparaturarbeiten. Wer ein Federbein ausbauen will, benötigt mehr Werkzeug als jener, der nur die Wartung an seinem Fahrzeug selbst durchführt. Das Einstellen der Ventile ist eine Arbeit, die ein Laie nach Vorlage ohne weiteres durchführen kann.
Wer sagt Ihnen, wie die von Ihnen geschilderten Arbeiten auszuführen sind?
Als gelernter Autoschlosser weiß ich in den meisten Fällen, welche Arbeitsfolge erforderlich ist. Zudem stehen mir sämtliche Reparaturanleitungen der Automobilfirmen zur Verfügung.
Wenn Sie Ihre Bücher schreiben, sitzen Sie dann am Schreibtisch oder in der Garage, das heißt, machen Sie die Handgriffe selbst, oder stellen Sie sich diese nur vor?
Wenn ich ein Buch mache, steht mir das betreffende Fahrzeug zur Verfügung. Ich schaue mir die Dinge am Fahrzeug an, spreche sie auf Band und schreibe sie dann nieder. Mitunter zerlege ich auch Teile des Fahrzeugs. Treten dennoch Probleme auf, fahre ich in meine Werkstatt oder direkt zu den Automobilfirmen und kläre die Dinge vor Ort. Oder ich rufe im Werk an. Da ich die Herren vom technischen Kundendienst alle persönlich kenne, bekomme ich immer eine erschöpfende Antwort.
Welche Arbeiten soll man als Bastler nicht machen?
Grundsätzlich alle Arbeiten, die man sich selbst nicht zutraut, denn auch das beste Buch kann nur die vorhandenen Fähigkeiten unterstützen. Richtarbeiten am Rahmen und Arbeiten an der Lenkung sollte man der Fachwerkstatt überlassen. Es wird auch immer empfohlen, die Finger von der Bremse zu lassen. Ich sage in meinen Büchern: „Wo die nötige Erfahrung fehlt . . ." Das Entlüften kann anhand einer Vorlage jeder Simpel.
Muß nicht jeder, der anderen rät, einen Ölwechsel selbst zu machen, fürchten, daß dieser das Öl einfach in den Kanal oder in den Wald schüttet?
Nein! Erstens spart er viel Geld, siehe Ölreport im ACE-Lenkrad, und zudem gibt es in jeder Stadt Sammelstellen; die Kaufhäuser sammeln auch und die Stammtankstelle wird das Altöl auch entgegennehmen.

Denken Sie beim Schreiben Ihrer Bücher auch an die einschlägigen Unfallverhütungsvorschriften (z. B. beim Aufbocken eines Fahrzeugs)?

Ich las in einer Tageszeitung von einem Automechaniker (!), der sein Fahrzeug auf Steinen aufgebockt hatte. Das Fahrzeug rutschte ab und erschlug den Monteur. Ich habe deshalb den betreffenden Absatz in meinen Büchern neu gefaßt. Da heißt es jetzt: „Bei Arbeiten unter dem Fahrzeug muß dieses, falls es nicht auf einer Hebebühne steht, auf vier stabilen Unterstellböcken stehen. Auf keinen Fall sollten Arbeiten unter dem Fahrzeug ausgeführt werden, wenn dieses nicht ausreichend abgesichert ist."

Nehmen wir an, das Radio streikt. Ein geschickter Bastler baut es nach Ihren Tips aus und bringt es in die Werkstatt, läßt es reparieren und baut es selber wieder ein. Wieviel Geld kann er damit sparen?

Man kann schon mit den kleinsten Eigenarbeiten viel Geld sparen. Beim Radioein- und -ausbau sind es etwa 15 Mark.

Würden Sie zwischen einfachen und schwierigen Bastelarbeiten unterscheiden und dabei Sicherheitskriterien als Unterscheidungsmerkmal gelten lassen?

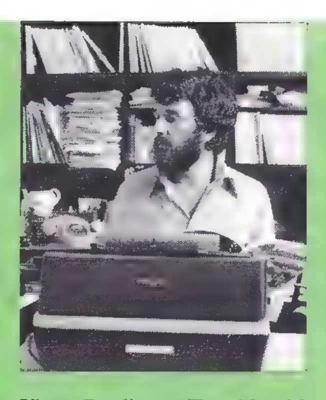
Wenn Sie mir eine Reparaturanleitung für meinen Fernseher in die Hand drücken (das 2. Programm ist gerade ausgefallen), und ich soll anhand der Unterlage den Fehler aufsuchen, dann werde ich den Fernseher trotzdem zum Kundendienst bringen, da ich noch nie den hinteren Deckel abgenommen habe. Wenn Sie die gleiche Anleitung einem Hobby-Funker oder Hobby-Elektroniker geben, dann werden die es sich nicht nehmen lassen, selbst Hand anzulegen. Es kommt also immer auf den Grad der Vorbildung an. Die Entscheidung, ob man sich an diese oder jene Arbeit heranwagen sollte, muß jeder, nach dem Studium der vorhandenen Unterlagen, für sich selbst treffen. Die Sicherheit eines Fahrzeuges ist schon dann gefährdet, wenn man die Radmuttern nicht sorgfältig anzieht.

Haben Sie Erfahrungen darüber, ob manche Autos besonders reparaturfreundlich gebaut sind, und können Sie uns Beispiele nennen?

Alle neueren Fahrzeuge sind recht reparaturfreundlich, sofern es sich um Motor und Fahrwerk handelt. Schwierig wird es immer für die Werkstätten, wenn der Wurm in der Elektrik/Elektronik sitzt. Da steigt kaum noch einer durch.

Welches Auto fahren Sie, und was haben Sie an diesem Auto selbst repariert? Was mußten Sie reparieren lassen?

Neben den verschiedensten Testfahrzeugen fahre ich einen Porsche 924. Grundsätzlich mache ich alle Wartungsarbeiten einschließlich der Bremse selbst. Wartungsarbeiten sind problemlose Kontroll- und Einstellarbeiten, da kann man viel Geld sparen. Die Zylinderkopfdichtung habe ich von Porsche auswechseln lassen, da dieser Fehler wiederholt auftrat. Inzwischen hat Porsche die dritte Zylinderkopfdichtung entwickelt, und ich glaubte, Porsche würde für den Konstruktions-Dilettantismus aufkommen. Ist man aber nicht. Da der Wagen ohnehin in der Werkstatt war, habe ich auch den Ölwechsel durchführen lassen. Dafür hat Porsche (ohne Öl) 31,96 Mark berechnet. Die Höhe des Betrages hat mich fast vom Hocker gehauen.



Hans-Rüdiger Etzold, 39 Jahre, ist Ostfriese und lebt seit 1968 im Schwabenland. Als gelernter Kraftfahrzeugmechaniker hat er in Hamburg Fahrzeugtechnik studiert. Da er nicht den ganzen Tag nur „Striche ziehen wollte", volontierte er direkt nach dem Studium bei der Fachzeitschrift „Automobilwirtschaft". Anschließend war er zehn Jahre bei der Autozeitschrift GUTE FAHRT als stellvertretender Chefredakteur und betreute dort das Fach Technik. Seit 1974 betreut er die Reparaturbuchreihe „So wird's gemacht", „denn ich hatte durch den engen Kontakt mit den Lesern gemerkt, daß vielen technisch interessierten Autofahrern die Betriebsanleitung nicht ausreicht".

Die Buchreihe „So wird's gemacht", aus dem Verlag Delius Klasing, wendet sich derzeit nur an VW- und Audi-Fahrer. Inzwischen sind 16 Bände auf dem Markt, so daß für jedes VW- und Audi-Modell ein entsprechender Band vorhanden ist. Die Gesamtauflage aller Bände beträgt 250 000, allein in diesem Jahr werden 100 000 Autofahrer 26 DM für einen Band zahlen, um mehr Informationen über ihr Fahrzeug und den richtigen Weg zur Reparatur zu erhalten.

Die Frage an den Experten:

Wer haftet bei Do-it-yourself-Reparaturen am Auto?

Rechtsanwalt Hans Peter Milling, ACE-Hauptverwaltung:

§ 7 des Straßenverkehrsgesetzes lautet: „Wird bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeuges ein Mensch getötet, der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Halter des Fahrzeuges verpflichtet, dem Verletzten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen."

Aus dieser Vorschrift folgt, daß der Halter eines Kraftfahrzeuges auch für den technischen Zustand seines Fahrzeuges einzustehen hat. Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeuges, das Versagen seiner Einrichtungen hat er zu vertreten. Dabei kommt es nicht darauf an, wer das Versagen einer Einrichtung (z. B. einer Bremse) letztlich verursacht hat. Auch wenn dies eine Werkstatt gewesen ist, haftet der Halter des Fahrzeuges primär einem bei einem Unfall verletzten Unfallgegner. Er kann sich nachträglich dann bei der Werkstatt schadlos halten.

Hat er das Fahrzeug jedoch selbst repariert und dabei einen Fehler begangen, der zu einem Unfall führte, so bleibt die Haftung bei ihm hängen.

In der Regel wird seine Kfz-Haftpflichtversicherung einspringen. Dies könnte jedoch in Fällen ausgeschlossen sein, in denen den Kfz-Halter grobe Fahrlässigkeit trifft. Hat er z. B. einen Schaden für ihn ersichtlich so schlecht repariert, daß er zu einem Unfall quasi führen mußte, so besteht die Möglichkeit, daß die Kfz-Haftpflichtversicherung bis zu einem Betrag von 5000 DM von ihrer Leistungspflicht frei wird.

Anderer Autor, andere Autos: Dieter Korp

Jetzt helfe ich mir selbst

Mehr als 50 Reparaturbücher über alle möglichen gängigen und auch einige seltenen Autos hat der nicht minder bekannte Meersburger Fachjournalist Dieter Korp in der Reihe „Jetzt helfe ich mir selbst" geschrieben. Die Reihe erscheint im Motorbuch-Verlag Stuttgart. Die etwas kleineren, aber auch preiswerteren Bücher vermitteln vielleicht etwas tieferes Detailwissen und behandeln ausführlicher die Grundlagen der Automobiltechnik. Für den reinen Reparatur-Fan sind sie – nach unseren Erfahrungen – oft zu umfangreich. Beide Buchreihen, also Etzold und Korp, ergänzen sich sogar. Viele Interessierte kaufen sich deshalb für ihren Wagen oft beide Bücher.

Aus dem Angebot der Bund-Buchhandlungen



Rudolf Bahro
. . . die nicht mit den Wölfen heulen
Das Beispiel Beethoven
Und sieben Gedichte
132 Seiten, Leinen mit Schutzumschlag 19,80 DM
Dieser Essay verdeutlicht Gedanken und Motive, die Rudolf Bahro zu seinem folgenschweren Entschluß führten. Mit großer Sensibilität und Kennerschaft untersucht er Aktion und Reaktion, die Französische Revolution, Thermidor, Napoleon Bonaparte, Befreiungskriege und Restauration ausgelöst haben, in ihrer Wechselwirkung auf Person und Werk, nicht nur des „revolutionären Klassikers" Beethoven, sondern auch seiner Zeitgenossen – wie Goethe, Schiller, Hegel, Hölderlin und Fichte.

„Ich halte ihn für einen der bedeutendsten marxistischen Denker und Kulturphilosophen ... Bahro ist ein Mann der Zukunft."
Günter Bartsch
im „Deutschland-Archiv" (5/79)

Rudolf Bahro
Die Alternative
Zur Kritik des real existierenden Sozialismus
Ungekürzte Studienausgabe
544 Seiten, kartoniert 16,80 DM

»Es ist der wichtigste Beitrag zur marxistischen Theorie und Praxis, der in den letzten Jahrzehnten erschienen ist.«
Herbert Marcuse in „Die Zeit"

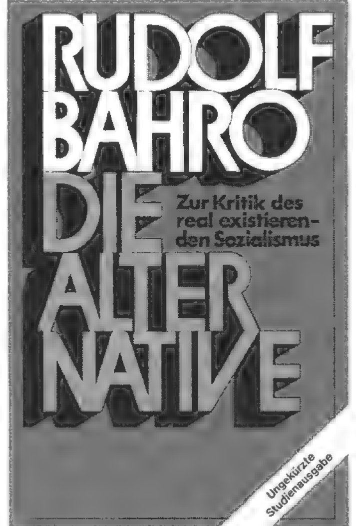
»Rudolf Bahro hat die bisher umfassendste und tiefgreifendste Analyse des "realen Sozialismus" verfaßt, ein Standardwerk, wie heute schon gesagt werden kann, das seine geistige Sprengwirkung gewiß nicht verfehlen wird.«
Kurt Seliger, Sender Freies Berlin

Rudolf Bahro
„Ich werde meinen Weg fortsetzen"
Eine Dokumentation
Zweite, erweiterte Auflage
128 Seiten, kartoniert 9,80 DM
Mit dem Brief Rudolf Bahros aus der Strafanstalt Bautzen und einer Dokumentation der internationalen Solidaritätsbekundungen.

Detlef Prinz, Manfred Rexin (Hrsg.)
Beispiele für aufrechten Gang Willi Bleicher und Helmut Simon
Im Geiste Carl von Ossietzkys
Mit einem Beitrag von Rosalinde von Ossietzky-Palm
158 Seiten, kartoniert 10,80 DM
Zwei Persönlichkeiten, die beispielhaft sind für aufrechten Gang, werden in diesem Band einer breiten Öffentlichkeit bekanntgemacht. Sie handelten und wirkten im Geiste Carl von Ossietzkys: der Gewerkschafter und Antifaschist Willi Bleicher, der Bundesverfassungsrichter Helmut Simon. Beide haben sich um die Wahrung und Festigung der Menschenrechte besondere Verdienste erworben.

Hermann Adam
Der Kampf um Löhne und Gewinne
Dritte, überarbeitete und aktualisierte Auflage.
96 Seiten, kartoniert 12,80 DM
Dieser Band behandelt die Einkommensverteilung und geht auf die Rolle der gewerkschaftlichen Lohnpolitik sowie der Steuer-, Wettbewerbs- und Verbraucherpolitik im Kampf zwischen Kapital und Arbeit ein.

Gerhard Beier
Das Lehrstück vom 1. und 2. Mai 1933
84 Seiten, kartoniert 8,00 DM
Der Autor schildert die dramatische Entwicklung vom Januar bis zum Mai 1933 und behandelt damit den schwierigsten Abschnitt der neueren deutschen Gewerkschaftsgeschichte. Durch die Erstveröffentlichung wichtiger Texte gelingt es, historische Dunkelstellen vom März und April 1933 endlich aufzuhellen.



Ungekürzte Studienausgabe 16,80 DM

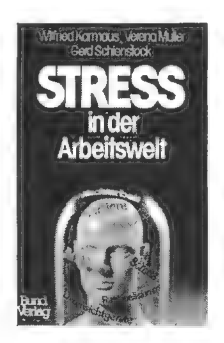
Werner Rittershofer
Das Lexikon Wirtschaft – Gesellschaft – Gewerkschaften
Dritte, überarbeitete und aktualisierte Auflage
384 Seiten, kartoniert 14,– DM
In diesem Lexikon, das in seiner dritten Auflage auf den neuesten Stand und um einige aktuelle Stichworte ergänzt wurde, werden Fachbegriffe aus der Volks- und Betriebswirtschaft, der Sozialpolitik und dem Tarif- und Betriebsverfassungsrecht allgemeinverständlich erläutert (mit vielen Tabellen und Grafiken).

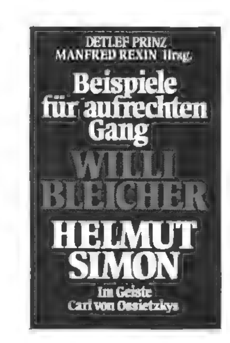
Michael Kittner
Arbeits- und Sozialordnung
Ausgewählte und eingeleitete Gesetzestexte
Vierte, erweiterte und völlig überarbeitete Auflage
880 Seiten, kartoniert 18,– DM
Die „Arbeits- und Sozialordnung" bietet zwei Bücher in einem:
1. Eine Gesetzessammlung mit allen im Arbeitsleben wesentlichen Texten, insgesamt 42 Gesetze, Verordnungen und Verwaltungsvorschriften.
2. Einführungen zu allen Gesetzestexten – insgesamt über 200 Seiten.

Alles zusammen macht die „Arbeits- und Sozialordnung" zu einem einzigartigen Handbuch für die Praxis.

Hermann Adam
Brauchen wir eine neue Wirtschaftspolitik?
Zweite, überarbeitete und erweiterte Auflage
144 Seiten, kartoniert 12,80 DM
Dauerarbeitslosigkeit, Konzentration. Inflation. Was sind die Ursachen? Mit diesen Fragen befaßt sich dieses Buch.







Hans Matthöfer
Humanisierung der Arbeit und Produktivität in der Industriegesellschaft
2. Auflage
192 Seiten, kartoniert 9,80 DM
„Das Buch", so schrieb Professor Oswald von Nell-Breuning in einer Rezension, „kann ohne Übertreibung als außergewöhnlich wohlgelungen bezeichnet werden. Es verbindet hohes Ethos mit nüchterner Sachlichkeit ... So kann man sich nur viele Bücher dieser Art und diesem Buch viele lernbegierige Leser wünschen."

Wilfried Karmaus/Verena Müller/
Gerd Schienstock
Streß in der Arbeitswelt
Ca. 240 Seiten, kartoniert ca. 22,00 DM
ISBN 3-7663-0291-4
Das Buch geht in exemplarischer Form auf Streßerscheinungen in der Arbeitswelt ein. Es ist deshalb als Einführung in diese Problematik besonders geeignet.

Arbeitsstreß – nahezu alle Arbeiter und Angestellten wissen, was das bedeutet. Die Hoffnung auf Entlastung durch technisch-organisatorische Entwicklung trügt: der Streß in der Arbeitswelt nimmt mit fortschreitender Rationalisierung zu. Gleichzeitig mit dem Anstieg einseitig körperlicher und psychischer Belastungen sowie berufsabhängiger Lebenskrisen läßt sich ein Anwachsen streßbedingter Erkrankungen feststellen.
Lärm und Monotonie, Nacht- und Schichtarbeit sowie die Arbeit an Datensichtgeräten sind nur einige Beispiele streßhafter Arbeitsbedingungen. Die besonderen Belastungsprobleme einzelner Arbeitnehmergruppen werden am Beispiel der Arbeitslosen, älterer Arbeitnehmer, von Betriebsräten und Angestellten aufgezeigt. In übergreifenden Kapiteln gehen die Autoren in allgemeiner Form auf Zusammenhänge zwischen Arbeitsbelastung, den Umgang mit Streßsituationen und Krankheit ein.

Die Beispiele aus den Unternehmen, die Streßsituationen verdeutlichen, machen den Text darüber hinaus zu einer spannenden Lektüre, schaffen Identifikationsmöglichkeiten und bereiten das Feld vor für Veränderungsstrategien.

Bestellschein – Bitte liefern Sie

Expl.	Titel	DM

Name

Vorname

Straße

PLZ, Ort

Datum Unterschrift

Bitte ausschneiden und einsenden an die Ihnen nächstgelegene
Bund-Buchhandlung
5000 Köln 21, Postfach 21 01 40,
6000 Frankfurt 1,
Wilhelm-Leuschner-Straße 69,
7000 Stuttgart 1, Kanzleistraße 20,
8000 München 2, Schwanthalerstr. 64



Mit einer guten Kleinanzeige findet man die meisten Interessenten für seinen Gebrauchten.

Im vergangenen Jahr wurden rund 2,5 Millionen gebrauchte Pkw und Kombi direkt vom Fahrzeug-Halter dem späteren Käufer angeboten. In der Regel kam der Kontakt zwischen diesen Anbietern und ihren Kaufinteressenten über eine Kleinanzeige im Automarkt der Tageszeitung zustande. Wie die Deutsche Automobil Treuhand GmbH (DAT) in repräsentativen Käuferbefragungen feststellte, sehen zwei von fünf Gebrauchtwagen-Käufern in Kleinanzeigen in ihrer Tageszeitung die wichtigste Informationsquelle zu Angebot und Preisen am Gebrauchtwagenmarkt.

Kfz-Kleinanzeigen sind im wesentlichen Domäne regionaler Blätter, deren „Automarkt“ in den Wochenend-Ausgaben nicht selten mehrere Quadratmeter umfaßt.

Verkaufsofferten kosten Geld, vergebliche Versuche sogar Zeit und Geld. Es lohnt deshalb bei der Formulierung in knapper Form alle entscheidenden Daten des Wagens zu nennen. Eine Kleinanzeige muß mindestens enthalten:

- Marke und Typ,
- Erstzulassungsjahr,
- Gesamtfahrleistung,
- TÜV-Frist,
- wichtigstes Sonderzubehör,
- Preisvorstellung
- und Telefon-Nummer mit Ortsvorwahl.

Bei den Sonderausstattungen interessieren sich die potentiellen Käufer insbesondere für Schiebedach, Radio, Automatik, Farbe, Servolenkung, Alu-Felgen und 5-Gang-Getriebe. Meist gehen jedoch die Vorstellungen über den Mehrwert solcher Ausstattungsdetails weit auseinander. Wertbeeinflussend sind auch Austauschmotoren, nicht aber Reparaturen von anderen Verschleißaggregaten.

Lockangebote und übertriebene Zustandsbeschreibungen werden nicht ernst genommen. Der kritische Käufer neigt im Zweifelsfall lieber dem preisgünstigeren Angebot zu. Angebote, bei denen auf eine Preisangabe verzichtet wird, stoßen bei den Privatinteressenten auf Desinteresse. Unvollständige Anzeigen, die auf wesentliche Details verzichten, haben jedoch meist keine entsprechende Resonanz oder führen nur zu unnützen telefonischen Rückfragen, die den Kaufinteressenten eher argwöhnisch machen. Damit wird der Autoverkauf erschwert oder vielleicht sogar unmöglich gemacht, denn Gebrauchtwagenkauf ist in erster Linie Vertrauenssache.

Gute Anzeige

> Golf LS Autom., Bj. 9/78, 27000 km, TÜV 9/80, Alu-Felgen, braunmetallic, CB-UKW-Radio, 9900 DM, Tel: 0 71 41/4 48 90

Schlechte Anzeige

> VW Golf, braun, Getriebeautomatik, Metalliclackierung, nur wenig gefahren, (Bj. 78), Radio, noch ein Jahr TÜV, zu verkaufen.
> Anfragen unter 0 71 41/4 48 90 bei Banker.

Die „gute Anzeige“ würde in der Samstag-Ausgabe der Stuttgarter Zeitung 72,28 DM kosten, die „schlechte Anzeige“ wäre dagegen sogar noch um 26,11 DM teurer und würde 98,39 DM kosten.



Hier '
und da '

19

18

17

16

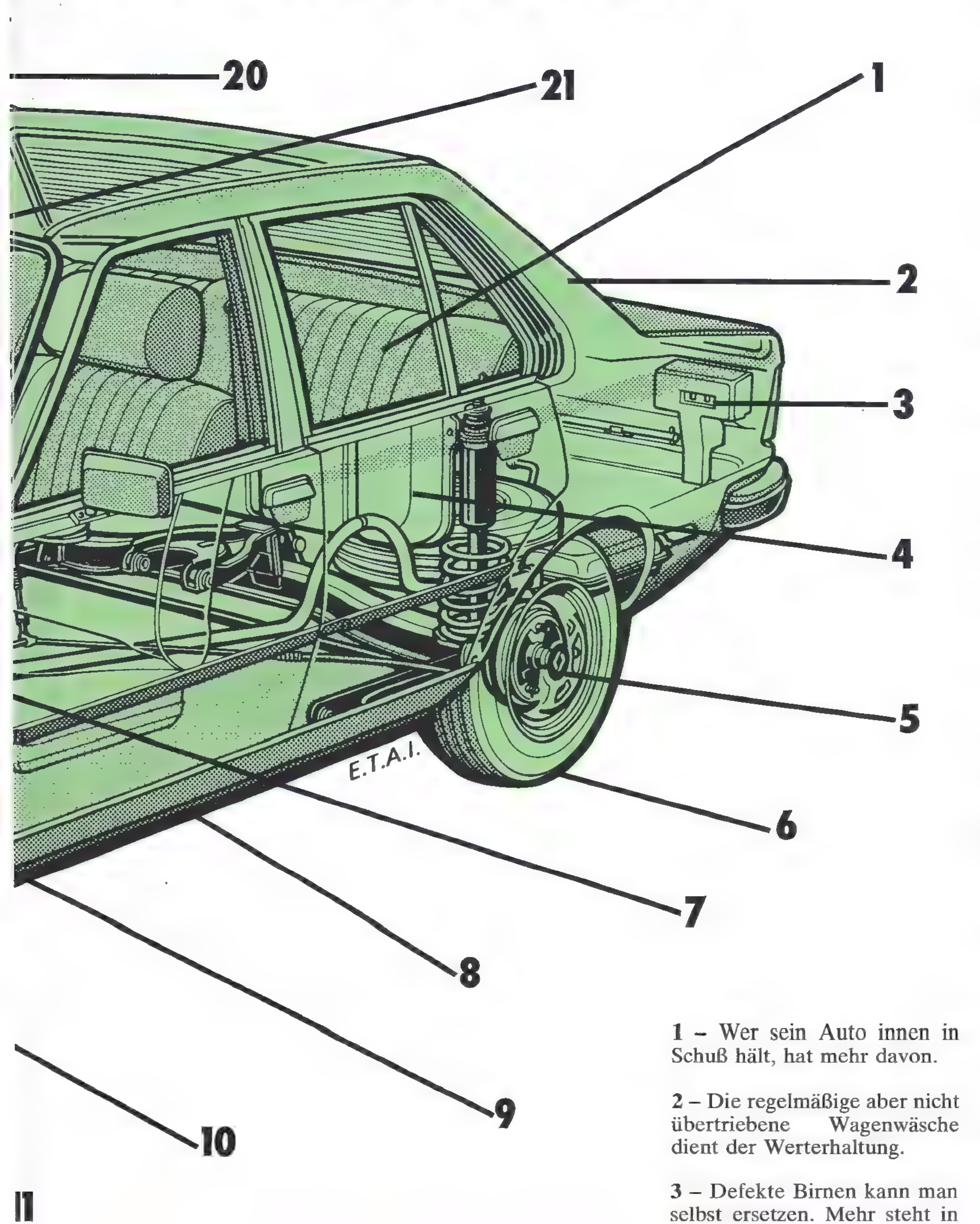
15

14

13

12

ne Mark
ne Mark



1 – Wer sein Auto innen in Schuß hält, hat mehr davon.

2 – Die regelmäßige aber nicht übertriebene Wagenwäsche dient der Werterhaltung.

3 – Defekte Birnen kann man selbst ersetzen. Mehr steht in der Betriebsanleitung.

4 – Entscheidender Kostenfaktor bleibt der Kraftstoff. Hier spart, wer den preiswertesten Sprit kauft.

5 – Defekte Radlager oder streifende Bremsen erhöhen den Rollwiderstand.

6 – Gürtelreifen sparen erwiesenermaßen Kraftstoff.

7 – Wer die Handbremse vergißt, läßt den Motor Mehrarbeit leisten.

8 – Wer sich nicht nach dem Rost bückt, muß teuer bezahlen.

9 – Defekte Stoßdämpfer verursachen höheren Reifenabrieb.

10 – Wer Bremsbeläge zu spät erneuert, zahlt drauf.

11 – Falscher Reifendruck frißt Sprit und verkürzt das Reifenleben.

12 – Luftfilter müssen nach Werksvorschrift erneuert werden.

13 – Viel Geld wird verschwendet, weil zu teures Öl eingefüllt wird.

14 – Batteriewasser kostet Pfennige, vergessenes Batteriewasser einen Hunderter.

15 – Zündkerzen kann man im Kaufhaus billiger kaufen.

16 – Kühlflüssigkeit: Regelmäßig prüfen. Wer Frostschutz selbst mischt, kann sparen.

17 – Zündung: Falsche Einstellung kostet unnötigen Sprit.

18 – Wischergummis selbst wechseln erspart einige Mark.

19 – Ein Blick in den Spiegel erspart manchen Unfall.

20 – Verkehrsfunk erspart unnötige Umwege.

21 – Die Mitgliedschaft im ACE erspart mehr als 108 Mark im Jahr.

Warum denn Super, wenn Normal ausreicht?



Es kommt nicht selten vor, daß Autofahrer, deren Fahrzeug mit Normalbenzin gut bedient wäre, an der Tankstelle abwinken und Super tanken, nach dem Motto: „Das tut dem Motor gut, der zieht dann besser." Dem Tankwart wird solches in der Regel gleich sein, auch wenn er wissen sollte, daß da völlig unnütz Geld zum Auspuff hinausgeblasen wird. Denn es ist falsch zu glauben, daß man dem Motor damit etwas Gutes antut.

So sieht die nüchterne technische Realität aus: Die Wörter „Super" und „Normal" stimmen eigentlich nicht, denn beide Kraftstoffarten sind von gleicher Qualität. Weder im Reinheitsgrad noch im Verdampfungsverhalten (das für die Entzündbarkeit sehr wichtig ist) noch in der Energieentfaltung (Heizwert bezogen auf kg Kraftstoff) zeigen sich Unterschiede. Das einzige und allerdings auch wesentliche Unterscheidungsmerkmal ist die Klopffestigkeit, die Oktanzahl also, die bei Super um etwa sechs Punkte höher liegt als beim Normalbenzin. Manche Motoren – vor allem die mit einer hohen Verdichtung – brauchen Superkraftstoff.

Versuchsingenieure des Volkswagenwerks haben in Tests herausgefunden, daß sich im praktischen Fahrbetrieb mit Superkraftstoff weder eine bessere Beschleunigung noch ein ruhigerer Motorlauf noch eine höhere Endgeschwindigkeit erzielen ließ. Und der Verbrauch? Genaugenommen ist auch der Verbrauch nahezu der gleiche – wenn man ihn in Kilogramm mißt. Kraftstoff wird aber tatsächlich in Litern und nicht in Kilogramm getankt, und da bringt Super ein gewisses Plus: Es hat ein um rund drei Prozent höheres spezifisches Gewicht als Normalbenzin. Das bedeutet für den Motorbetrieb: Nach Litern gemessen ist Super um durchschnittlich drei Prozent ergiebiger. Nun ist aber noch zu berücksichtigen, daß sich durch das höhere spezifische Gewicht des Superkraftstoffes nach den Gesetzen der Strömungslehre ein etwas fetteres (kraftstoffreicheres) Kraftstoff-Luft-Gemisch und damit ein geringfügig höherer Verbrauch ergibt. Wird dieser Einfluß im Mittel mit einem Prozent angesetzt, so verbleibt für das Superbenzin bezüglich des Verbrauchs ein Plus von zwei Prozent. Statt 50 Liter Normal für eine bestimmte Fahrstrecke fließen nur 49 Liter Super durch den Vergaser.

Diesem Plus von zwei Prozent steht aber ein Mehrpreis von etwa fünf bis sechs Prozent gegenüber. Somit verschenkt man drei bis vier Prozent, wenn man einen Normalkraftstoff-Motor mit Super betreibt.

Von jeder Regel gibt es aber auch eine Ausnahme: Wer ins Ausland fährt, muß vielfach doch Super tanken. Dazu muß man wissen, daß die in der Bundesrepublik verkauften Kraftstoffe – Super wie Normal – bezüglich der Oktanzahl zum Hochwertigsten zählen, das es überhaupt auf den Märkten gibt. In manchen Ländern liegt der Superkraftstoff sogar nur auf der Höhe unseres Normalbenzins. Dort muß auch der Normalbenzin-Motor mit Super gefüttert und ein Superbenzin-Auto äußerst schonend gefahren werden (nur verhaltend beschleunigt und nie voll ausgefahren). Derzeit gilt dies für folgende Länder: Italien, CSSR, Polen, Portugal, Türkei.

Eine Halb-und-Halb-Mischung genügt dem Normalbenzin-Motor in Griechenland, Irland, DDR, Jugoslawien, Rumänien und Österreich. In Spanien und Ungarn reicht die mittlere der drei dort angebotenen Qualitäten. In Großbritannien das 3-Star-Benzin, das ist das zweite der vier britischen Qualitäten. Und in der UdSSR muß man das 93-Benzin nehmen, keinesfalls das extrem schlechte 70er oder 75er Gebräu.

autopress

Zur Sache
Informationen für Arbeitnehmer

Herausgeber: Hermann Adam

Diese Reihe wendet sich an alle, die sich über aktuelle wirtschafts- und gesellschaftspolitische Probleme informieren wollen. Die Texte sind allgemeinverständlich abgefaßt, schwierige Zusammenhänge werden durch Schaubilder veranschaulicht.

Band 1 · Ursula Engelen-Kefer

Arbeitslosigkeit

56 Seiten, kartoniert 4,80 DM

Die Schrift informiert über alle strittigen Probleme und Lösungsvorschläge der derzeitigen Beschäftigungskrise.

Band 2 · Wilfried Höhnen/Hans-Georg Wehner

Staatsfinanzen – Steuern – Arbeitnehmer

84 Seiten, kartoniert 6,00 DM

Welche Steuern gibt es in der Bundesrepublik und was bringen sie dem Staat an Einnahmen? Ist unser Steuersystem sozial gerecht? Darüber informieren die Autoren. Sie bieten eine Argumentationshilfe für alle, die bei Diskussionen über die aktuelle Steuerpolitik mitreden wollen.

Band 3 · Heribert Kohl

Personalplanung – Arbeitsplatzsicherung – Tarifvertrag

Handlungsanregungen und Materialien für die gewerkschaftliche Praxis
80 Seiten, kartoniert 8,00 DM

Die Schrift informiert darüber, wie Arbeitnehmervertreter durch geschickte Einflußnahme auf die Personalplanung verhindern können, daß Kollegen von heute auf morgen ihren Arbeitsplatz verlieren. Ausgehend von der in Zukunft noch massiveren Rationalisierungswelle und den dadurch drohenden Gefahren für die Arbeitnehmer erläutert die Broschüre in allgemeinverständlicher Form die Möglichkeiten gewerkschaftlicher Interessenvertretung auf betrieblicher Ebene.
Sie spricht damit in erster Linie die Betroffenen und deren gewählte Vertreter (Betriebsräte, Vertrauensleute und sonstige gewerkschaftliche Funktionsträger) an.

An konkreten Beispielen werden Strategien der Unternehmensleitungen verdeutlicht, für die Personalplanung in aller Regel ein Hilfsmittel der Rationalisierung ist. Für die Arbeitnehmer ist demgegenüber Personalplanung insofern von Interesse, als sie ein Frühwarnsystem kommender Prozesse sein kann.
Die Gewinnung von Informationen und die Organisation von Kennziffersystemen als Mittel einer besseren Interessenvertretung wird daher im Detail erläutert.
Der Autor umreißt ferner die Möglichkeiten erweiterter Kollektivverträge auf Branchen- und Unternehmens- bzw. Betriebsebene gerade auf diesem Gebiet und belegt sie durch praktische Beispiele.

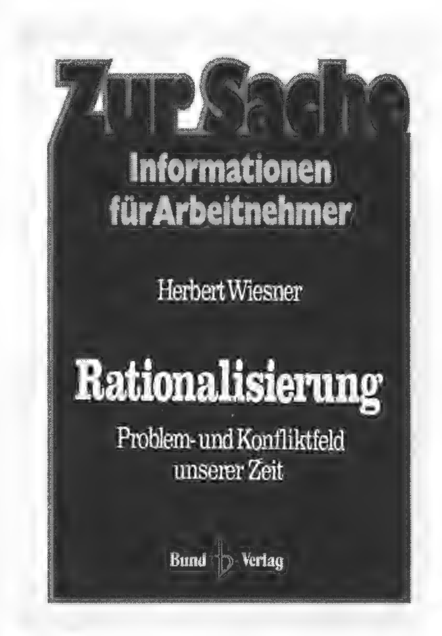
Band 4 · Gerhard Bäcker/Werner Elsner

Rentenversicherung in der Krise?

72 Seiten, kartoniert 8,00 DM

Die Autoren informieren ausführlich über die tatsächlichen Ursachen der Finanzkrise der Rentenversicherungsträger. Sie stellen das komplizierte System der Rentenformel einfach und einprägsam dar und erläutern für alle verständlich, welche finanziellen Einbußen sich für die Versicherten aus der Veränderung der Rentenformel durch die bisherigen Rentenanpassungsgesetze ergeben.

Die Broschüre wendet sich an alle politisch interessierten Arbeitnehmer.



Band 5 · Herbert Wiesner

Rationalisierung

Problem- und Konfliktfeld unserer Zeit
104 Seiten, kartoniert 12,80 DM

Stand, Trend und Entwicklung der Rationalisierung sowie auch ihre Konsequenzen werden ausführlich dargestellt.
Für die Arbeitsgestaltung werden Hinweise für die Verwirklichung einer ergonomisch richtigen und humanen Arbeitswelt gegeben. Eine Prüfliste hilft Arbeitnehmervertretern, Informationen, die ihnen im Wirtschaftsausschuß über bevorstehende Rationalisierungsmaßnahmen gegeben werden, handlungsgerecht umzusetzen, berufliche, soziale und beschäftigungsmäßige Wirkungen zu analysieren und die Folgen durchschaubar zu machen.
Dadurch wird sie zu einer unentbehrlichen Handlungsanleitung für Betriebsräte, Personalräte, Vertrauensleute und sonstige gewerkschaftliche Funktionsträger.

Band 6 · Eva Kuda/Ulrich Mignon

Berufliche Bildung

Situation, Konflikte, Lösungen
Mit einem Vorwort von Hans Preiss
120 Seiten, kartoniert 12,80 DM

Die Autoren beschreiben Situation und Entwicklung der beruflichen Bildung im Handwerk und in der Industrie.
Auf die aktuellen Auseinandersetzungen in der beruflichen Bildung wird eingegangen. Ausführlich erörtern die Autoren das Scheitern der gesetzlichen Reform, erklären das Ausbildungsplatzförderungsgesetz und seine Folgen und verdeutlichen, worum es bei den Auseinandersetzungen um Struktur und Inhalte der beruflichen Bildung geht.

Band 7 · Michael Kittner

Verbot der Aussperrung

7 Fragen – 70 Antworten
Mit einem Vorwort von Eugen Loderer
92 Seiten, kartoniert 8,00 DM

Dieser Band enthält in Form eines Argumentationskataloges alle wesentlichen Sachargumente für ein Verbot der Aussperrung. Der Autor erklärt, was die Aussperrung ist, wie sie wirkt und belegt im einzelnen, daß die Aussperrung in der Bundesrepublik keine Grundlage im gesetzten Recht hat.
Ausführlich wird aufgezeigt, daß die Arbeitgeber die Aussperrung nicht als Mittel im Arbeitskampf brauchen, um ihre Interessen im Tarifkonflikt zu behaupten. Ferner weist der Autor nach, gegen welche Verfassungsprinzipien die Aussperrung verstößt, und erläutert, wie sie in anderen Industrienationen gehandhabt wird. Abschließend wird erörtert, wie es im Kampf gegen die Aussperrung weitergeht.

Bestellschein – Bitte liefern Sie

Expl.	Titel	DM

Name und Vorname

Straße

PLZ, Ort

Datum — Unterschrift

Bitte ausschneiden und einsenden an die Ihnen nächstgelegene

Bund-Buchhandlung

5000 Köln 21, Postfach 21 01 40,
6000 Frankfurt 1, Wilhelm-Leuschner-Straße 69,
7000 Stuttgart 1, Kanzleistraße 20,
8000 München 2, Schwanthalerstr. 64



Wieder ist der ACE der erste

Billiges Geld für neue Autos

Der Fließbandarbeiter Alfred Kornberger freut sich: Von den 14 800 Mark, die sein neuer Mittelklassewagen laut Rechnung kostet, zieht er erst einmal zwei Prozent Skonto, also 296 Mark, ab. Denn Kornberger zahlt bar – das Geld hat ihm der ACE besorgt. Kornbergers Autofinanzierung ist bisher beispiellos und günstig obendrein. Nur 350,40 Mark wird ihn dieser Zehntausend-Mark-Kredit kosten, wenn am 1. Oktober 1983 alles abgerechnet ist. Bei gleichbleibenden Zinsen zahlt er nur 213,55 Mark im Monat. Vier Jahre lang – aber schon nach zwei Jahren, also am 1. Oktober übernächsten Jahres, erhält er die volle Vertragssumme. Science-fiction? Nein: Eine neue Mitgliederleistung des ACE, die in der Autofinanzierung wirklich unvergleichbar ist. Denn Kornberger wird es schaffen, mit einem Startkapital von Null Mark schon nach zwei Jahren zu einem Neuwagen zu kommen. Zudem kann er dann seinen Gebrauchten frei und meistbietend verkaufen. Dabei gewinnt er noch einmal 800 Mark, denn der Unterschied zwischen der Händler-Einkaufs-Liste und der Verkaufs-Liste für dieses Modell macht fast einen Tausender aus.

In der Tat: Dieser ACE-Auto-Sparvertrag läßt eine pfenniggenaue Planung zu. Wer heute seine erste Rate einzahlt, kann nach zwei, zweieinhalb oder erst nach drei Jahren (je nach Sparprogramm) über die volle Vertragssumme verfügen, sein Auto (oder was auch immer) kaufen und muß dann noch einmal dieselbe Zeit lang dieselben Monatsraten zahlen.

Für Autokäufer ist dieses Programm, das ACE-Mitglieder jetzt erstmals anwenden können, eine Sonderleistung der gewerkschaftseigenen Bank für Sparanlagen und Vermögensbildung (BSV). Der sonst übliche Briefkredit der BSV, von dem bisher schon zahlreiche ACE-Mitglieder Gebrauch machten, bleibt weiterhin für den interessant, der sofort Geld braucht.

Wer langfristig plant und einen gewissen Betrag ansparen will, für den ist die neue ACE-Clubleistung gedacht: Auf der halben Strecke kommen sich Bank und Kunde entgegen: Ohne besondere Formalitäten und ohne weitere Sicherheiten erhält das ACE-Mitglied die volle Vertragssumme ausbezahlt und kann die Vorteile des Barkaufs ausspielen:

- Skontoabzug oder Handel beim Kauf.
- Der Altwagen kann frei und meistbietend verkauft werden.
- Die Bank will den Kraftfahrzeugbrief gar nicht sehen, man ist also echter Eigentümer des Autos.
- Aus diesem Grund entfällt auch die Notwendigkeit der gerade für Anfänger sehr teuren Vollkasko-Versicherung. Das kann pro Jahr 500 oder auch 1500 Mark ausmachen.
- Auch nach dem Autokauf muß das ACE-Mitglied nicht mehr sparen als bisher. Denn die Raten bleiben über die vereinbarte Laufzeit garantiert gleich, egal ob die Zinsen steigen oder fallen. Das gibt es nirgendwo sonst.

Am Ende der Vertragszeit ist das neue Auto zwar voll bezahlt, aber in diesem Beispiel noch immer relativ neu. Wer hingegen von Anfang an auf Kredit fährt, hat nach vier Jahren oft schon einen 100 000-km-Wagen. Und einen neuen Kredit notwendig.

Bei dieser neuen ACE-Leistung besteht ebenfalls die Möglichkeit, nach Ablauf des ersten Vertrags einen neuen Auto-Sparvertrag abzuschließen und sich somit auch wieder das nächste Auto zu finanzieren.

Solche auf den Tag genau fixierbaren Autokäufe sind keine Zukunftsmusik mehr. Denn ACE-Mitglieder können ab sofort zwischen drei Finanzierungsprogrammen wählen:

- Wer mit seinem Auto sechs Jahre lang fahren will, ehe er sich ein neues anschafft, der kann nach drei Jahren Ansparzeit auf die volle Vertragssumme bauen.
- Wer aber alle fünf Jahre das Auto wechselt, wird sich für 30 Monate Ansparzeit entscheiden.
- Wer nach vier Jahren umsteigt, erhält sein Geld (Vertragssumme) nach zwei Jahren.

Natürlich gilt: Die Programme gelten auch, wenn hinterher kein weiteres Auto angeschafft wird.

Je länger das Programm läuft, desto niedriger sind die monatlichen Raten.

Egal, ob das ganze Auto aus der Vertragssumme bezahlt wird oder ob diese nur mit zur Finanzierung herangezogen wird: Zwischen 4000 und 20 000 Mark gibt es sieben weitere Stufen (siehe Tabelle), andere sind durch Kombinationen möglich. Die Abschlußgebühr ist immer gleichbleibend: Nur ein Prozent der Kreditsumme. Sie ist zahlbar mit der ersten Monatsrate.

Auch für Anfänger geeignet

Schon oft hat diese Zeitschrift über die Schwierigkeiten berichtet, in die junge Menschen kommen, wenn sie ihr erstes Auto kaufen. Viele von ihnen werden durch teure Kredite übervorteilt. Der Gebrauchte lockt, eine attraktiv niedrige Anzahlung verleitet zum Kauf. Daß die Rechnung unterm Strich recht teuer wird, merkt man erst, wenn alles zu spät ist.

Sicherheit ist billiger

Der vom ACE jetzt ermöglichte Weg ist einfacher, billiger und sicherer: Selbst wenn man keinen Pfennig Bargeld hat, ist es möglich, mit rund 100 Mark monatlich schon nach zwei Anspar-Jahren (also, wenn man erst 2500 Mark auf der hohen Kante hat) 5000 Mark zu erhalten. Davon zahlt unser Muster-Anfänger spielend die Kfz-Steuer, die Versicherung, legt einen kleinen Betrag für eventuell notwendige Sicherheits-Reparaturen (z. B. zwei neue Reifen) beiseite und studiert in aller Ruhe den Kleinanzeigenteil:

- Mit dem ihm verbleibenden Rest von etwa 4000 Mark kann er einen wirklich noch guten Gebrauchten kaufen. Keine Händler-Finanzierung drückt ihn, keine Kasko-Versicherung bindet sein knappes Kapital. Zwei Jahre lang zahlt er noch seine Monatsraten weiter – nichts wird teurer, er weiß, woran er ist. Es ließe sich ganz leicht ein beweisbares Beispiel anführen, daß dabei sogar der ACE-Beitrag von 108 Mark im Jahr (einschließlich einer beispielhaften Vollrechtsschutzversicherung) „hereingeholt" werden kann.

Wer die neue ACE-Leistung auf seine persönlichen Bedürfnisse umrechnet und mit den gängigsten Krediten vergleicht, wird merken, daß die effektiven Kreditkosten außerordentlich niedrig sind. Sie liegen erheblich unter vergleichbaren Angeboten.

Wer sich intensiver mit den Zahlen befaßt, mag zusammenrechnen, was er unterm Strich wirklich spart:

- den Barzahlungsrabatt beim Neukauf
- den Handelsvorteil beim Verkauf des Altwagens, weil er nicht in Zahlung gegeben werden muß

● die Differenz zwischen Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung (wenn er auf Vollkasko verzichten will)
● und – je nach Kreditinstitut – noch einen ganz schönen Batzen an den Kreditkosten.

Für wen eignet sich nun das neue Programm?

Im wesentlichen für vier Gruppen von potentiellen Autokäufern:

1. Für Arbeitnehmer, die auf ihr Auto angewiesen sind und die heute schon sicher wissen, daß sie zwei oder drei Jahre später ein neues Auto kaufen wollen.

Sie bestimmen Vertragssumme und Laufdauer nach ihren Bedürfnissen. (Siehe Tabelle.)

Was sie heute finanzieren, ist morgen schon mehr wert. Denn die Raten bleiben ja gleich.

2. Für Autofahrer, die es satt haben, vom Kostenfaktor Auto ständig überrascht zu werden. Ihnen ermöglicht das neue Sparprogramm, eine gewisse Ruhe und Solidität in den Familienetat zu bringen. In vielen Fällen ist nämlich ein preiswert finanzierter Neuwagen billiger als ein ewig reparaturanfälliger Gebrauchter.

3. Für junge Leute, die zunächst auf ein Auto sparen wollen und können und sich mit dieser Vorleistung von allen Verpflichtungen freihalten wollen. Der ACE besorgt ihnen das BSV-Geld – sie sind absolut unabhängig beim Kauf ihres ersten Wagens.

So sparen Sie jetzt auf Ihr neues Auto: Der ACE hilft

Vertragssumme	Abschlußgebühr	Programm 1 (= 4 Jahre) monatliche Einzahlung	Programm 2 (= 5 Jahre) monatliche Einzahlung	Programm 3 (= 6 Jahre) monatliche Einzahlung	Sonderprogr. (= 3 Jahre) monatliche Einzahlung
4 000,00	40,00	85,45	68,60	57,35	113,40
5 000,00	50,00	106,80	85,75	71,70	141,75
6 000,00	60,00	128,15	102,85	86,05	170,10
7 000,00	70,00	149,50	120,00	100,40	198,45
10 000,00	100,00	213,55	171,45	143,40	283,45
12 000,00	120,00	256,25	205,70	172,05	340,15
15 000,00	150,00	320,30	257,15	215,10	425,15
18 000,00	180,00	384,35	308,55	258,10	510,20
20 000,00	200,00	427,05	342,85	286,75	566,85

Beispiel: 10 000 DM auf 3 Jahre kosten 36 Raten x 283,45 DM plus Abschlußgebühr 100 DM = 10 304,20 DM.

4. Für Leute, die vielleicht gar kein Auto kaufen wollen, aber sicherheitshalber mal zu günstigen Konditionen sparen möchten. Wenn sie nach zwei oder drei Jahren die Vertragssumme überwiesen bekommen, interessiert sich niemand dafür, ob sie sich jetzt einen Wagen anschaffen oder neue Möbel für die Wohnung oder was auch immer. Dies gilt auch für die Kollegen, die während der Ansparzeit es sich anders überlegten oder plötzlich gar kein Auto mehr gebrauchen können.

Noch Fragen?

Weitere Fragen zu diesem Thema beantworten alle ACE-Geschäftsstellen und die BSV-Bank, Telefon 06 11/50 08-2 43.

Neben den Programmen, die in der Tabelle noch ausführlicher erläutert werden, bietet die BSV noch ein Sonderprogramm. Es ist maßgeschneidert für diejenigen, die noch schneller an ein neues Auto kommen wollen, denn es läuft nur drei Jahre: Man erhält also schon nach 18 Monaten die vereinbarte Vertragssumme und muß dann nur noch 18 Monate bezahlen.

Wer also im Frühjahr 1981 sein neues Auto haben will, sollte jetzt einen ACE-Auto-Sparvertrag abschließen. Welches Auto er kauft, ist völlig egal. Er wird sich seinen Preisrahmen stecken und dementsprechend eine geeignete Sparrate aussuchen.

Der Weg zu billigem Geld ist einfach: Blättern Sie um, dort finden Sie ein Auftragsformular für die BSV. ACE-Mitglieder, die dieses Formular unterschrieben an die BSV einsenden, treten in ein unmittelbares Vertragsverhältnis zur Bank. Sie werden von der BSV betreut, lassen von ihr die monatlichen Sparraten abbuchen und erhalten von der BSV auch zur vereinbarten Zeit den vereinbarten Betrag per Briefscheck zugestellt.

Ein Auto-Kredit über 10 000 Mark (Laufzeit drei Jahre) kostete im August 1979 bei vier von der Redaktion befragten Geldinstituten in Stuttgart zwischen 1712 und 1784 Mark Zinsen und Gebühren. Die Hinterlegung des Kfz-Briefes wurde in allen Fällen verlangt. Die Entscheidung darüber, ob das mit diesem Kredit gekaufte Auto zur Vollkaskoversicherung angemeldet werden mußte, wollten die Bankhäuser abhängig machen vom Bürgen oder vom Kontostand des Kreditnehmers (Cannstatter Volksbank, Dresdner Bank, Landesgirokasse). Nur die Deutsche Bank verzichtete auf Vollkasko.

Was sofort finanzierte Autos kosten können

Quelle: Marktpreise in Stuttgart 8/79

	Ford Fiesta DM	VW Golf GTI DM	Opel Rekord 2,0 Berlina, 4türig DM
Preis des Wagens ab Händler	9 986,94	16 517,77	18 013,00
Preis des Wagens bei Teilfinanzierung durch den Händler plus zusätzliche Kosten:	11 386,94	18 337,77 20 085,77*	21 394,00
davon: Baranzahlung	1 986,94	6 517,77	6 013,00
Kreditsumme	8 000,00	10 000,00	12 000,00
Zinsen + Gebühren	1 400,00	1 820,00	2 400,00
Vollkasko 125%, R 5	(600,00)	1 748,00*	981,00
Vollkasko-Versicherung	nicht erforderlich	im Einzelfall erforderlich	generell erforderlich



An die BSV Bank
für Sparanlagen und Vermögensbildung
Aktiengesellschaft
Mainzer Landstraße 16–24
Postfach 22 33
6000 Frankfurt/Main 1
Telefon (06 11) 50 08-243

SPAREN UND FAHREN
ACE Auto-Sparvertrag/ Spar- und Kreditvereinbarung

DM ____________________
Vertragssumme

DM ____________________
monatl. Leistung

Ich/wir entscheide(n) mich/uns für das nebenstehend angekreuzte Programm, das ab ______________ beginnen soll.

☐ Programm 1 ☐ Programm 3
☐ Programm 2 ☐ Sonderprogramm
(Zutreffendes bitte ☒ ankreuzen)

Die Vertragssumme wird beim Programm 1 nach 24 Monaten, beim Programm 2 nach 30 Monaten, beim Programm 3 nach 36 Monaten und beim Sonderprogramm nach 18 Monaten nach der ersten Zahlung fällig. Sie wird durch Briefscheck ausgezahlt. Über die Verwendung der Vertragssumme (Autokauf oder anderes) entscheidet der Kunde nach eigenem Ermessen.

Die BSV Bank verpflichtet sich, für die Laufzeit der Spar- und Kreditvereinbarung die Zinsen, die den in der jeweils geltenden Tabelle ausgewiesenen monatlichen Zahlungen zugrundeliegen, für den Spar- und Kreditzeitraum nicht zu ändern.
Der Kunde verpflichtet sich, während der Laufzeit des von ihm gewählten Programms, die seiner Vertragssumme entsprechende Leistung jeweils zum Monatsersten zu zahlen. Die monatliche Zahlung wird mit Lastschrift eingezogen. Die Abschlußgebühr in Höhe von 1% der Vertragssumme wird zum Laufzeitbeginn erhoben.
Ich/wir ermächtige(n) die BSV widerruflich, die von mir/uns zu entrichtenden monatlichen Leistungen zu Lasten meines/unseres Kontos

☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐ bei ____________________ ☐☐☐☐☐☐☐☐ einzuziehen.
(Konto-Nummer) (kontoführendes Institut) (Bankleitzahl)

Persönliche Daten des Kunden (falls verheiratet, bitte auch Daten des Ehepartners angeben):

Kunde	Ehepartner
Name, Vorname	Name, Vorname
Straße, Haus-Nr.	Straße, Haus-Nr.
PLZ Ort	PLZ Ort
Geburtsdatum Telefon	Geburtsdatum Telefon

Familienstand: ☐ alleinstehend ☐ verheiratet Anzahl der unterhaltspflichtigen Kinder ______

Bereits BSV-Kunden ☐ ja / ☐ nein / ACE-Mitgliedsnummer ______________

Beruf	Beruf
Arbeitgeber, Ort	Arbeitgeber, Ort
Krankenversichert bei, Ort	krankenversichert bei, Ort

Sonstige Vereinbarungen:

Wir bitten um Verständnis, daß einige zusätzliche Vereinbarungen notwendig sind, da klare rechtliche Verhältnisse dem Schutz aller Partner dienen.

1. Zur Sicherung aller Ansprüche der BSV Bank für den zu gewährenden Kredit trete(n) ich/wir den pfändbaren Teil meiner/unserer Lohnforderung(en) gegen den/die jetzigen und jede(n) zukünftigen Arbeitgeber an die BSV Bank ab. Falls notwendig, ermächtige(n) ich/wir hiermit meine/unsere Krankenversicherung oder die für mich/uns zuständige Rentenversicherung, der BSV Bank den jeweiligen Arbeitgeber nebst Anschrift mitzuteilen.

2. Im Zusammenhang mit der Aufnahme und der Abwicklung des Kredites werden der Schutzgemeinschaft für allgemeine Kreditsicherung (SCHUFA) Daten über den Kreditnehmer und etwaige Mitschuldner zur Speicherung im Rahmen ihrer Tätigkeit übermittelt. Die Adresse der örtlich zuständigen SCHUFA wird von der Bank auf Wunsch mitgeteilt, außerdem ist die Bundes-SCHUFA e.V., Kronprinzenstraße 28, 6200 Wiesbaden, zur Auskunftserteilung bereit.

3. Nach Eingang dieses Auftrags bei der BSV Bank werden mir/uns, zusammen mit den übrigen Unterlagen, die „Besonderen Bedingungen für die Spar- und Kreditvereinbarung" und die „Allgemeinen Geschäftsbedingungen" der BSV Bank übersandt. **Wenn ich mit deren Inhalt nicht einverstanden bin, kann ich/können wir von dem Vertrag zurücktreten. In diesem Falle werde(n) ich/wir die Lastschrift-Einzugsermächtigung spätestens innerhalb 6 Wochen nach Laufzeitbeginn widerrufen. Kosten entstehen mir/uns daraus nicht.**

4. Der Kunde und Ehepartner haften gegenüber der Bank als Gesamtschuldner.
Ich/wir bestätige(n) die Richtigkeit aller Angaben.

Wohnort ______ Datum ______ Unterschrift des Kunden ______ Unterschrift des Ehepartners ______

Bitte hier ausschneiden – ausgefüllt und unterschrieben an die BSV senden. Einfacher geht's nicht

Sparen: Und doch fahren

Nicht alle Meßgeräte taugen was



Mit arglosen Zeitgenossen läßt sich vor dem Hintergrund der Energiekrise ein schnelles Geschäft machen: Mit diesem angeblich „neu entwickelten Motor-Controller“ soll man ablesen können, wieviel Benzin man bei der vom Tachometer angezeigten Geschwindigkeit verbraucht. Außerdem soll man „auf der übersichtlich angeordneten Skala ablesen“ können, ob „Zündung, Ventile und Unterbrecherkontakte richtig eingestellt sind“. Beides sind übertriebene Versprechungen.

Das für 99 Mark bei Neckermann verkaufte Gerät zeigt nichts anderes an, als den momentan im Ansaugsystem herrschenden Unterdruck. Die angebliche Verbrauchsskala ist nicht exakt genug, um verläßliche Werte zu liefern. Über den Einstellungszustand der Ventile, Zündung und Kontakte kann der Unterdruck keine Auskunft geben. Ebenso irreführend ist die Behauptung der metropress-Agentur, die dieses Foto verbreitete: „Der Motor-Controller läßt sich auch von Laien selbst einbauen.“ Das Gerät ist nutzlos, wenn nach der Montage, bei der unter Umständen sogar am Ansaugrohr gebohrt werden muß, was zu Spänen führen kann, das komplette Zünd-Vergaser-System nicht justiert wird. ACE-Lenkrad kann dieses Gerät nicht empfehlen.



Knapp 400 Mark kostet der „Sato Econometre“. Mit diesem Gerät kann man Momentan-, Durchschnitts- und Gesamtbenzinverbrauch ablesen sowie die Durchschnittsgeschwindigkeit, Fahrzeit und Uhrzeit feststellen.
In Funktionsweise und Bedienung erinnert der Econometre etwas an den Bordcomputer im Simca-Horizon. Der Einbau ist nicht ganz einfach: Ein Durchflußmeßgerät wird zwischen Benzinpumpe und Vergaser montiert. Dann wird ein Frequenzgenerator an die Tachowelle angeschlossen. Dazu muß die Tachowelle getrennt werden. Schließlich wird der Bordcomputer am Armaturenbrett angebracht. All diese Arbeiten lassen sich von handwerklich begabten Autofahrern selber ausführen, zumal eine Montageanleitung beigefügt ist. Mit diesem Gerät vor Augen gewöhnt sich wohl fast jeder Autofahrer an eine sparsame Fahrweise, da die hohen Verbrauchszahlen, die der Econometre nach einem kräftigen Druck aufs Gaspedal anzeigt, ziemlich abschreckend wirken. Wir haben das Gerät erst nach Redaktionsschluß in Erprobung genommen. Unsere Erfahrungen werden wir deshalb in einer späteren Lenkrad-Ausgabe mitteilen.
Vertrieb: ESA Electronic, Helmut Klein, Heinestraße 1 5000 Köln 40



Die Computerwelle läßt sich nicht mehr aufhalten: Nachdem der Talbot-Simca Horizon S bereits mit einem Bordcomputer bestückt ist, kommt mit dem „CompuCruise“ von Frigette ein noch weit umfassender arbeitendes Gerät auf den Markt. Der in den USA entwickelte Bordcomputer „CompuCruise“ hat 20 Tasten, mit deren Hilfe man zahlreiche Daten abfragen kann (u. a. Zeit, Benzinverbrauch, Temperatur, Geschwindigkeit, Tankstop).

Der Computer kann aber noch mehr: Er kann eine vorprogrammierte Geschwindigkeit ansteuern und beibehalten. Der geeichte Digitaltacho erlaubt exaktes Einhalten der Richtgeschwindigkeiten.
Der „CompuCruise“ wurde bei der IAA vorgestellt und kostet mit Tempoautomatik 789 Mark (ohne Tempoautomatik 538 Mark). Der Einbau ist nicht einfach und muß von einer Werkstatt ausgeführt werden. Erste Erfahrungen der Redaktion mit diesem neuartigen Gerät waren positiv. Für eine abschließende Stellungnahme ist es jedoch noch zu früh. Vertrieb: Frigette Deutschland GmbH, Im Maisel, 6204 Taunusstein-Neuhof 5.



Streckenplanung:

Wer weiter denkt spart manchen Umweg

Im Stadtverkehr fallen sie besonders unangenehm auf: Autofahrer, die offenbar nicht wissen, wohin sie eigentlich wollen. Die sich nicht richtig einordnen, viel zu spät die Spur wechseln, irritiert umherschauen und so langsam dahinzukkeln, daß sie den Verkehrsfluß mehr behindern als eine Straßenkehrmaschine in der Rush-hour.

Das sind die Zeitgenossen, die sich hinters Steuer klemmen, ohne vorher eine Straßenkarte auch nur aus der Ferne angeschaut zu haben. Die denken, es genügt zu wissen, daß ihr Fahrziel in der und der Richtung liegt. Ihre Einstellung ist da ganz optimistisch: „Wir werden schon hinfinden."

Die Frage ist nur: Können wir uns das heute wirklich noch leisten? Einfach draufloszufahren, ohne vorher die günstigste Fahrtroute herauszusuchen?

Britische Studie

Können wir es heute noch akzeptieren, daß durch diese Nachlässigkeit von vornherein Umwege in Kauf genommen werden müssen? Wohl kaum. Denn ganz abgesehen davon, daß verirrte Autofahrer eine oft übersehene Gefahr auf den Straßen darstellen, kommt noch ein anderer Aspekt hinzu, der jetzt durch die gestiegenen Treibstoffpreise und die Energieknappheit an Bedeutung gewinnt: Wer sinnlos umherfährt, vergeudet nicht nur Zeit, sondern vor allen Dingen auch das inzwischen so kostbare Benzin.

Zu welchen Größenordnungen sich unnötige Umwege und Irrfahrten summieren, belegen eindrucksvoll Zahlen einer Untersuchung aus Großbritannien. Das britische Straßenverkehrs-Laboratorium (London) ermittelte kürzlich, daß jeder motorisierte Verkehrsteilnehmer rund vier Prozent seiner Fahrleistungen einsparen könnte. Nicht etwa durch Verzicht auf die eine oder andere Fahrt, sondern einfach dadurch, daß die günstigste Strecke zu einem Fahrziel nicht einfach dem Zufall überlassen, sondern vorher herausgesucht und festgelegt wird. Vier Prozent Kraftstoffersparnis wären demnach ohne besondere persönliche Einschränkungen zu realisieren. Damit könnte Kraftstoff im Wert von umgerechnet rund 2,76 Milliarden Mark gespart werden. Schuld an dieser Benzinverschwendung ist nach Ansicht der Londoner Experten auch, daß bei Autofahrern häufig die Neigung besteht, gut ausgebaute oder bekannte Strecken den unbekannten, aber vielleicht schnelleren und direkteren Straßenverbindungen vorzuziehen.

Natürlich lassen sich diese Zahlen nicht ohne weiteres auf die Bundesrepublik beziehen. Denn wer schon in England war, der weiß, daß man dort, zum Beispiel durch den ständig wiederkehrenden Kreisverkehr, als Ortsunkundiger sehr leicht die Orientierung verlieren kann.

Ohne Umweg zum Ziel

Doch auch bei uns könnte mit Sicherheit so mancher Liter Benzin eingespart werden, wenn Autofahrer vor Reiseantritt ihre Fahrt besser planen würden. Wenn sie immer dann, wenn eine Wegweisung nicht eindeutig verstanden wird – wohl dem, der einen guten Beifahrer hat –, den nächsten Parkplatz anfahren und sich neu orientieren würden. Wir müssen es uns einfach abgewöhnen, ein paar Mal ums Eck zu fahren, wenn wir etwas suchen.

Damit eine vernünftige Streckenplanung für Autofahrer nicht länger ein Fremdwort bleibt, geben Experten Tips: Die Bundesanstalt für Straßenwesen empfiehlt beispielsweise für alle Fernfahrten, die Nummern der Autobahnen, die befahren werden, die Knotenpunkte, an denen die Fahrtrichtung geändert werden muß, die gewünschte Ausfahrt und den davorliegenden Knotenpunkt zu fixieren. Allerdings: Gerade an der Numerierung und Beschilderung der Autobahn muß noch immer Kritik ausgesprochen werden. Denn verirrte Autofahrer können leicht zu Geisterfahrern werden. Das Bundesverkehrsministerium bringt jedes Jahr vor Beginn der Ferienzeit eine Broschüre mit aktuellen Tips zur Planung der Urlaubsreise heraus. Kritisiert wird auch hier, daß sich viele Autofahrer nicht ausreichend auf eine Reise vorbereiten: „Sie fahren los, ohne sich über den neuesten Stand des Streckennetzes zu informieren. Sie benutzen veraltete Karten und wundern sich, daß sie in der Wirklichkeit nicht vorfinden, was die Karte angibt. So können sie schnell die Orientierung verlieren oder fahren unnötige Umwege."

Auch die Touristikexperten des ACE raten allen Autofahrern, Kurzstrecken zu planen, und zwar mit Hilfe von Übersichts- und Detailkarten: „Doch bei weiten Strekken, insbesondere der Urlaubsfahrt, lohnt es sich, die Route durch den Automobilclub ausarbeiten zu lassen. Denn eine fachmännisch zusammengestellte Reiseroute vermeidet unnötigen Ärger und Streß."

An die Straßenverkehrsbehörden geht die Forderung, die Bemühungen der Autofahrer durch eine möglichst eindeutige Beschilderung zu unterstützen. Damit niemand im Kreis fahren oder Rätsel raten muß. sin

„Ihr Blick reicht nicht nur bis zur Stoßstange..."

Was Prominente dem ACE zu seiner 7. Hauptversammlung in Mainz schrieben

Mehr Sicherheit auf unseren Straßen

Verkehrssicherheit ist eine wichtige öffentliche und soziale Aufgabe, die der Staat nicht allein bewältigen kann. Es bedarf hierzu der Mitwirkung und Unterstützung vieler gesellschaftlicher Gruppen. Deshalb ist der freiwillige Zusammenschluß im deutschen Verkehrssicherheitsrat – DVR, an dessen Gründung der Auto Club Europa wesentlich mitwirkte, eine große Chance, dem gemeinsamen Ziel „mehr Sicherheit auf unseren Straßen" schrittweise näher zu kommen.

In den letzten Jahren ist es durch die Bemühungen des Verkehrssicherheitsrates und seiner Mitglieder gelungen, eine große Masse der Verkehrsteilnehmer durch bundesweite Verkehrssicherheitskampagnen sowie durch spezielle Zielgruppenprogramme anzusprechen und zur aktiven Mitarbeit zu gewinnen.

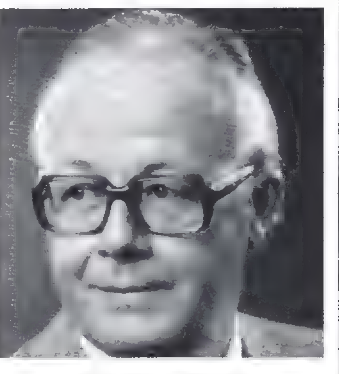
Am Ergebnis dieser gemeinsamen Arbeit hat der Auto Club Europa einen wesentlichen Anteil. Dies gilt für die Mitarbeit von ACE-Vertretern in den Gremien des DVR ebenso wie für die Unterstützung einer wirksamen Durchführung von Programmen. Meinen Dank für diese gute Zusammenarbeit verbinde ich mit den guten Wünschen für die Zukunft des ACE im Interesse seiner vielen Mitglieder.



Dr. Gerhard Schork
Präsident des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR)

In besonderem Maße dem ACE verbunden

In besonderem Maße fühlt sich die Deutsche Verkehrswacht dem Auto Club Europa e.V. verbunden: Von Anfang an hat der ACE die Idee des Kinder-Verkehrs-Clubs aktiv und mit erheblichen finanziellen Mitteln unterstützt, eines Clubs, der den Eltern die nötigen Hilfen für ein systematisches und altersgerechtes Verkehrstraining ihrer Kinder zwischen drei und



Dr. Felix Mottl
Präsident der Deutschen Verkehrswacht

sieben Jahren an die Hand geben will.
Wer die Gefährdung der Jungen und Mädchen auf unseren Straßen kennt und über die verkehrserzieherische Ratlosigkeit vieler Väter und Mütter Bescheid weiß, wird solche Hilfen als unerläßlich ansehen.
Wenn der Kinder-Verkehrs-Club, den die Deutsche Verkehrswacht nach skandinavischem Vorbild für die Bundesrepublik entwickelt hat, heute mehr als 53 000 Mitglieder zählt, so ist das nicht zuletzt ein Verdienst des ACE. Die Kraftfahrer im Sinne kindergerechten Verkehrsverhaltens zu beeinflussen, wäre eine optimale Ergänzung des Kinder-Verkehrs-Clubs, dem sich der ACE auch weiterhin in besonderem Maße widmen sollte.
Auf Länderebene hat sich die Partnerschaft zwischen dem ACE und den Verkehrswacht-Organisationen in ähnlich positiver Weise entwickelt und gefestigt. Als ein Beispiel unter vielen sei hier die Förderung der bayerischen Modellaktion „Sicherheit für Senioren" durch den dortigen ACE und dessen Vorsitzenden erwähnt.
Diese Beispiele zeigen, daß Kraftfahrer-Organisationen und Verkehrswacht keineswegs Konkurrenten sein müssen, sondern sich unterstützen und ergänzen können, ja müssen, um dem gemeinsamen Ziel eines menschlicheren Geschehens auf unseren Straßen näher zu kommen.
Ich wünsche der Hauptversammlung 1979 des ACE namens des Präsidiums und des Vorstandes der Deutschen Verkehrswacht viel Erfolg und hoffe auf weitere partnerschaftliche Zusammenarbeit.

Gemeinsame Ziele und Ideen

Den Auto Club Europa und den ARBÖ verbinden gemeinsame Ideen und gemeinsame Ziele. Bereits seit fünf Jahren treten beide Organisationen mit einem gemeinsamen Symbol, dem Bernhardiner, in Erscheinung. Unser Zeichen symbolisiert Hilfsbereitschaft. Anderen zu helfen ist Grundgedanke unserer Organisationen.



Dr. Christian Broda
Präsident des ARBÖ

Wir stellen es immer wieder mit Freude fest: Von der Nordsee bis zu den Karawanken sind unsere weißen Bernhardiner ein Beispiel für zielstrebige Zusammenarbeit im Interesse der Kraftfahrer. Unsere Dienstleistungen haben wir in den letzten Jahren auch geografisch ausgedehnt. Der „Adria-Urlaubs-Service" für Mitglieder des ACE und ARBÖ ist ein fester Bestandteil unserer Betreuungstätigkeit in der Sommerreisezeit geworden.
Zu den wichtigsten verkehrspolitischen Zielen von ACE und ARBÖ gehört die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Auch dieses Ziel können wir nur in enger Zusammenarbeit verwirklichen. In diesem Sinne mögen der ACE und der ARBÖ weiterhin tätig sein.
Zu der kommenden 7. ordentlichen Hauptversammlung übermittle ich die allerbesten Grüße des ARBÖ. Allen ACE-Mitgliedern wünsche ich für die Zukunft viel Freude mit ihrem Club.

An Aufgaben fehlt es nicht

Auf einer Hauptversammlung wird nicht allein Rechenschaft und Rechnung gelegt. Sie dient auch der Standortbestimmung und der Ortung zukünftiger Aufgaben.
An vor uns liegenden Aufgaben fehlt es nicht beim Straßenverkehr. Verkehrssi-

Kurt Gscheidle
Bundesminister
für Verkehr

cherheit, Lärmbekämpfung, Landschafts- und Naturschutz, Ölverknappung, das sind ein paar Stichworte, die das Spektrum markieren.
Ein Automobilclub ist in erster Linie Anwalt der Autofahrer. Das ist gut so. Aber Autofahrer fahren eben nicht nur Auto, sie bewohnen auch unsere Städte und sie gehen schon mal ins Grüne. Ich bin daher froh zu wissen, daß beim zweitgrößten Automobilclub unseres Landes der Blick nicht nur bis zur Stoßstange reicht.
Den Mitarbeitern und Mitgliedern des ACE danke ich für die geleistete Hilfe bei dem gemeinsamen Bemühen um mehr Sicherheit auf den Straßen. Besonders begrüße ich auch die Unterstützung des ACE im Bestreben, den deutschen Spätaussiedlern aus Polen beim Erwerb des Führerscheins zu helfen.
Niemand steht mit dem Autofahrer in so engem Kontakt über Fragen des Straßenverkehrs, wie sein Automobilclub. Für eine sachliche Information und Meinungsbildung ist dieser Dialog daher wichtig und verantwortungsvoll.
Ich wünsche der 7. ordentlichen Hauptversammlung des ACE einen guten Verlauf.

Zusammenarbeit weiter gefestigt

Die Rettungsdienst Stiftung Björn Steiger und die Deutsche Rettungsflugwacht (DRF) wünschen dem ACE Auto Club Europa einen guten Verlauf der Hauptversammlung und viel Erfolg für seine weitere Arbeit zum Nutzen aller Verkehrsteilnehmer.
Die Zusammenarbeit unserer Organisationen hat im vergangenen Jahr große Fortschritte gemacht. Diese Zusammenarbeit dient nicht nur dem Mitglied unserer Organisationen, sondern der Allgemeinheit, vor allem denen, die in Not geraten.



Siegfried Steiger
1. Vorsitzender der Rettungsdienst Stiftung Björn Steiger e.V. und der DRF

Wir danken dem ACE für das Vertrauen, das er uns entgegengebracht hat und wir danken ihm besonders für seine intensiven Bemühungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Notfallhilfe.

Energiekrise nicht auf dem Rücken der Arbeitnehmer austragen

Herzliche Grüße an die Delegierten, Mitglieder des Beirats und Vorstands sowie die Gäste der 7. ordentlichen Hauptversammlung des ACE!
Dem Kongreß der Gewerkschafter am Lenkrad wünsche ich fruchtbare und richtungweisende Beratungen und Entscheidungen zur weiteren Verbesserung eines sozialbestimmten Leistungsangebots, zur Stärkung und Ausweitung der Organisation und zur Kräftigung der gesellschafts- und verkehrspolitischen Wirksamkeit unseres gewerk-

auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa

schaftlichen Verkehrsbundes.
Mit großer Sorge für die Erhaltung der erkämpften und erreichten Lebens- und Arbeitsbedingungen der Arbeitnehmer verfolgen die Gewerkschaften die einseitigen finanziellen und sozialen Auswirkungen der Energiekrise auf die Arbeitnehmerhaushalte. Besonders hart betroffen durch die Preissteigerungen für Öl und Heizstoffe sind die Bezieher niedriger Einkommen. Gleiches gilt für die Arbeitnehmer mit weiten Wegen zum Arbeitsplatz, die nicht ohne Schwierigkeiten auf öffentliche Verkehrsmittel ausweichen können.



Heinz Oskar Vetter Vorsitzender des Deutschen Gewerkschaftsbundes

Der DGB sieht in der gegenwärtigen Energiekrise keine vorübergehende Erscheinung, sondern ein Strukturproblem der Energieversorgung schlechthin. Die bisherigen marktwirtschaftlichen Lösungsansätze insbesondere des Bundeswirtschaftsministers zielen allein auf die Sicherung hinreichender Ölmengen, allerdings zu sozial nicht hinnehmbaren Preisen. Dies muß – bei zunehmenden Gewinnen in Erzeugung und Verteilung und bei weiter zu erwartenden Preisanhebungen bei Erdgas, Fernwärme und Strom – zu einer massiven Einschränkung des Lebensstandards der Arbeitnehmer als Verbraucher führen.
Der DGB fordert daher eine stärkere Anhebung der unteren Einkommen, steuerliche Verbesserungen sowie gezielte staatliche Zuschüsse in besonderen Härtefällen, eine Verbesserung der Markttransparenz und Verschärfung der Mißbrauchsaufsicht, um ungerechtfertigte Preissteigerungen zu vermeiden und zu gewährleisten, daß Preissenkungen unverzüglich weitergegeben werden, schließlich verstärkte Bemühungen der Bundesregierung zur Wiederherstellung der Vollbeschäftigung auf der Grundlage der DGB-Vorschläge.

Faire Bedingungen für Sparer und Autofahrer

Im Namen des Vorstandes und der Mitarbeiter der Bank für Gemeinwirtschaft grüßen wir die Mitglieder des Beirates und die Delegierten zur 7. ordentlichen Hauptversammlung des Auto Club Europa e.V. ACE.
Die Bank für Gemeinwirtschaft ist die Hausbank der deutschen Gewerkschaften und ihrer gemeinwirtschaftlichen Unternehmen. Sie steht ihnen mit allen bankmäßigen Dienstleistungen zur Verfügung. Die BfG verwaltet die Vermögen der Gewerkschaften und legt sie ertragbringend und liquide an, so daß die Zahlungsfähigkeit stets gesichert ist.





Dr. Diether Hoffmann, Thomas Wegscheider, Sprecher der BfG

Im Auftrag der Gewerkschaften erfüllt die Bank für Gemeinwirtschaft gegenüber der Allgemeinheit gemeinwirtschaftliche Aufgaben. Auf den Gebieten des Konsumentenkredites, des Sparens und der Vermögensbildung bekämpft sie im Rahmen ihrer Möglichkeiten Mißstände und geht mit guten Beispielen voran. Dadurch trägt sie dazu bei, daß den Sparern und Kreditnehmern in unserem Lande faire Bedingungen geboten werden.

In den fast 15 Jahren seines Bestehens haben wir mit dem ACE stets gut zusammengearbeitet, und wir haben Anteil an seiner Entwicklung genommen. Dies wird auch in Zukunft so bleiben.

Vorstand und Mitarbeiter der Bank für Gemeinwirtschaft wünschen den Beratungen der 7. ordentlichen Hauptversammlung einen guten Erfolg.

Einheitlicher Straßenhilfsdienst im deutschsprachigen Westeuropa



Max Chopard
Zentralpräsident des Arbeiter-Touring-Bundes der Schweiz

Den Teilnehmern der 7. ACE-Hauptversammlung entbiete ich namens der Verbandsleitung des ATB (Arbeiter-Touring-Bund der Schweiz) die besten Grüße.

Unsere Ziele sind ja dieselben: weitreichende Dienstleistungen und Hilfe für unsere Mitglieder im Straßenverkehr. Leistungen, die immer neu überdacht und ausgebaut werden müssen.

Auch der ATB verbessert seine Leistungen dauernd nach den neuesten Bedürfnissen, soweit dies finanziell möglich ist.

Seit Ihrer 6. Hauptversammlung können wir unseren Mitgliedern wesentliche Neuerungen resp. Verbesserungen anbieten.

Ende 1976 fand in Bern die Übergabe von zwei voll ausgerüsteten Pannenfahrzeugen statt, die uns vom ACE und vom ARBÖ zur Verfügung gestellt wurden. Mit diesen „Bernhardinern" wurde der Grundstein gelegt zu einem einheitlichen Straßenhilfsdienst über das ganze deutschsprachige Gebiet Westeuropas. Für diese großzügige Hilfe danke ich den Spendern nochmals recht herzlich.

Am 1. Januar 1978 konnte der ATB-Verkehrsrechtsschutz mit der Coop-Versicherung eingeführt werden, und seit Mitte 1978 steht unseren Mitgliedern der neue, erweiterte ATB-Schutzbrief zur Verfügung, der den anderen diesbezüglichen Schweizererzeugnissen nicht nachsteht.

Gleiche Bestrebungen und Ziele, Grund genug, die ausgezeichnete Zusammenarbeit auch in Zukunft zu pflegen, ja auszubauen, im Interesse der beidseitigen Mitglieder. Der 7. Hauptversammlung wünsche ich einen guten Verlauf und dem ACE weiterhin viel Erfolg.

Verbesserung der sozialen Bedingungen der Verbraucher

Den Delegierten und Gästen der 7. ordentlichen Hauptversammlung des ACE Auto Club Europa e. V. entbiete ich die herzlichen Grüße der gemeinwirtschaftlichen Unternehmensgruppe Volksfürsorge.

Zwischen dem Automobilclub der Gewerkschaften und der Volksfürsorge gibt es gute Geschäftsverbindungen, zwischen den Vertretern beider Institutionen viele freundschaftliche Beziehungen. Beides auszubauen und zu vertiefen ist unsere gemeinsame Verpflichtung im Interesse der Mitglieder des ACE und zum Nutzen der deutschen Gewerkschaftsbewegung und ihrer Ziele.

Es bedarf nicht eines solchen Anlasses wie einer Hauptver-

sammlung Eures Clubs, um darauf hinzuweisen; Eure Hauptversammlung gibt uns eine zusätzliche, willkommene Gelegenheit, den bestehenden Gedankenaustausch zu vertiefen. Deshalb sind wir auch gerne der Ein-



Werner Schulz
Mitglied der Vorstände der Unternehmensgruppe Volksfürsorge

ladung zu dieser Hauptversammlung gefolgt.
Die Volksfürsorge ist ein starker gemeinwirtschaftlicher Partner. Wir führen ein breites Versicherungs- und Bausparangebot, das dem Verbraucherinteresse entspricht. Mit unserer großen Außenorganisation von 35 000 Außendienstmitarbeitern verfügen wir über eine gute Kundennähe; mit z. Z. 95 Geschäftsstellen sind wir in den wichtigsten Städten des Bundesgebietes und in Berlin präsent. Umfassende Kundenberatung und -betreuung sowie vorbildliche Schadenregulierung runden das Bild einer Unternehmensgruppe ab, die sich als ein wirksamer und beachteter Faktor der Wettbewerbsförderung auf dem Versicherungs- und Bausparmarkt darstellt.
Auf diese Weise trägt die Volksfürsorge erfolgreich zur Verbesserung der sozialen und gesellschaftlichen Bedingungen der Verbraucher bei. Ein wichtiger Baustein hierzu sind auch die Leistungen des ACE. Der ACE ist seiner Aufgabe in der Vergangenheit in überzeugender Weise gerecht geworden. Dies wird auch in Zukunft so bleiben.
In diesem Sinne wollen wir die gute Zusammenarbeit mit dem ACE fortsetzen. Wir wünschen dieser Hauptversammlung gute Diskussionen und eine erfolgreiche Arbeit.

Das Auto hat uns zum Nachdenken gezwungen

Das Auto, ja unsere gesamte motorisierte Welt ist in den vergangenen Wochen in die Schlagzeilen der Weltpresse gerückt. Sinkende Ausfuhrraten der Ölförderländer, steigende Benzinpreise, zum Teil sogar akute Benzinknappheit, alle diese Faktoren haben uns zum Nachdenken gezwungen. Zum Nachdenken über das Fortbewegungsmittel unseres Jahrhunderts, das uns Fortschritt, aber auch viele Belastungen gebracht hat.
Die Diskussionen und Überlegungen sind noch lange nicht am Ende angelangt, aber schon heute können wir sagen, daß es ganz ohne dieses Fortbewegungsmittel sicher nicht gehen wird, wenigstens nicht auf absehbare Zeit. Wir müssen uns aber verstärkt Gedanken über das Auto und die Probleme, die damit zusammenhängen, machen. Gedanken, die sicher auch auf der diesjährigen Hauptversammlung des



Jockel Fuchs
Oberbürgermeister der Stadt Mainz

ACE Auto Club Europa angestellt werden.
Als Oberbürgermeister dieser Stadt darf ich alle Teilnehmer herzlich willkommen heißen. Die Vertreter des im-

merhin zweitgrößten Automobilclubs der Bundesrepublik werden hier, so hoffe ich, viele anregende Beiträge für die interessierte Öffentlichkeit liefern.

Geschichtsträchtiger Boden für die Gewerkschaften

Vorstand und Mitglieder des DGB-Kreises Mainz-Bingen entbieten den Delegierten des ACE zur 7. ordentlichen Hauptversammlung in Mainz die herzlichsten Grüße. Wir freuen uns, daß der ACE als Tagungsort Mainz gewählt hat.
Die Arbeiterschaft unserer Stadt hat zur Geschichte der Gewerkschaftsbewegung wesentliche Beiträge geleistet.
Bereits am 5. April 1848 wurde der „Bildungsverein für Arbeiter in Mainz" gegründet. Im gleichen Jahr gründeten die Buchdrucker die „Deutsche National-Buchdruckervereinigung" und erarbeiteten einen Reichstarif. Da der Tarif trotz ausgedehnter Streiks nicht akzeptiert wurde, kam es während der Kämpfe zur Gründung des radikaleren „Gutenbergbundes".
Bischof Ketteler, mit dessen Namen der Begriff Arbeiter- und Sozialbischof eng ver-



Willi Müller
DGB-Kreisvorsitzender

knüpft ist, hat durch seine sozialen Schriften und Reden die Grundlagen für die Christliche Soziallehre gelegt.
Der Tagung des ACE – auf geschichtsträchtigem Boden unserer über 2000jährigen Stadt – wünschen wir im Interesse der Mitglieder vollen Erfolg.
Mögen die Beschlüsse der Delegierten dazu beitragen, daß Autofahren in Zukunft auch noch für Arbeitnehmer erschwinglich und die Mobilität im Interesse der Existenzsicherung unserer Kolleginnen und Kollegen erhalten bleibt.
Den Delegierten wünschen wir erfolgreiche Kongreßarbeit und einen angenehmen Aufenthalt in den Mauern unserer gastfreundlichen Stadt.

Neue Ziele werden abgesteckt

Die siebte Hauptversammlung in der immer noch jungen Geschichte des gewerkschaftlichen Automobilclubs ACE steht im Zeichen einer weiterführenden Weichenstellung. Mehr als bisher haben die Mitglieder von der satzungsmäßigen Möglichkeit Gebrauch gemacht, im Vorfeld dieser Hauptversammlung mitzuwirken bei der Absteckung neuer Ziele. Eine Reihe von Anträgen wird zu entscheiden sein, Beirat und Delegierte – die unmittelbare Vertretung der Gewerkschaften und der Mitglieder – werden Ende dieses Monats die weitere



Ludwig Gosepath
Vorsitzender des ACE

Politik dieses Automobilclubs bestimmen.
Ich wünsche den Delegierten und den Gästen dieser Versammlung eine harmonische, glückliche Arbeit und eine gute Anreise.

auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club

ACE-Veranstaltungen

CA = Clubabend
MV = Mitgliederversammlung
JMV = Jahresmitgliederversammlung

Ahaus/Gronau
CA 11. 10., 19 Uhr, Neustraße, „Fanderich"

Ansbach
Herbstball 13. 10., 20 Uhr, „Fichte", Türkenstraße 37, Eintritt frei

Attendorn/Olpe
Sicherheitstraining 29. 9., 9–18 Uhr, Olpe-Griesemert, Verkehrsübungspark Olpe, Anmeldung bei ACE-Geschäftsstelle Hagen

Augsburg
CA (Kegeln) 18. 10., 15. 11., 13. 12., 19 Uhr, Am Eiskanal, Bundesleistungszentrum für Kegeln ● Preisverteilung der Bildersuchfahrt, 12. 11., 19.30 Uhr, Schaezlerstraße 13½, Gaststätte, Gewerkschaftshaus

Bamberg
MV 27. 9., 19.30 Uhr, Gewerkschaftshaus, Herzog-Max-Straße 44

Bochum
CA 8. 10., 17 Uhr, Klarastraße 10, „Ufer"

Castrop-Rauxel
CA 2. 10., 19 Uhr, Wartburgstraße, „Kleinalstede"

Coesfeld-Dülmen
CA 4. 10. und 9. 11., 18 Uhr, Capellenweg, St. Barbara Haus

Coburg
CA 26. 9. und 28. 11., 20 Uhr, Neuses, „Felsenkeller"

Dortmund
CA 12. 11., 19 Uhr, Körner Hellweg, „Risse"

Düsseldorf
MV 18. 10., 18. 30 Uhr (Preisverteilung Bildersuchfahrt), Friedrich-Ebert-Straße 34–38, Gewerkschaftshaus, Großer Saal

Emden-Norden
CA 27. 9., 19.30 Uhr, Nordertorstraße 43, „Lindenhof"

Erft
JMV mit Wahlen, 3. 10., 18 Uhr, Brüggen, Waldstraße „Waldschlößchen"

Flensburg
CA 18. 10., 19.30 Uhr, DGB-Haus ● Erste-Hilfe-Kurs 9. 11., 19.30 Uhr, DRK-Haus Martinsberg ● Jeden 1. und 3. Donnerstag im Monat, zw. 17 und 18 Uhr, Informations- und Beratungsstunde, DGB-Haus

Gelsenkirchen
CA 15. 10., 19 Uhr, Gabelsberger Straße 12, „DGB-Jugendheim"

Gevelsberg
CA 16. 10., 19 Uhr, Großer Markt 9, DGB-Haus, Sitzungssaal

Gießen
JMV (Ergänzungswahl Beisitzer) 26. 11., 17 Uhr, Walltorstraße 17 DGB-Haus, Saal 1. Stock

Hagen
Besichtigung Westfälisches Freilichtmuseum, 11. 10., 15 Uhr, Mäckingerbach ● CA 16. 10., 19 Uhr, Körnerstraße 43, DGB-Jugendheim, Sitzungssaal

Hamburg
CA 27. 9., und MV 11. 10., 19 Uhr, Gladowstraße 20, Genossenschaftsheim

Hameln
Pannenkurs 26. 10., 18 Uhr, Kfz-Werkstatt der IVA-Zweiganstalt Tündern

Hamm
CA 10. 11., 19.30 Uhr, Hellweg 13, „Weber"

Hamm-Ahlen-Beckum
CA 25. 9., 19 Uhr, Ritterstraße „Deutsche Eiche" ● Pannenkurs 4. 10., 19 Uhr, Wilhelmstraße 9, Firma Bierwas

Hammelburg
CA 6. 11., 19.30 Uhr, Paffenhausener Straße 34, „Oskar Schaupp"

Herford
CA 2. 10., 19 Uhr, Goebenstraße 40, „Kantine des Fuhrparks"

Herne
CA 22. 10., 19 Uhr, Neustraße 20, „Kolpinghaus"

Hof
CA 3. 10., 20 Uhr, Bachstraße, Katholisches Vereinshaus

Ibbenbüren
MV 9. 10., 19 Uhr, Osnabrücker-Straße, „LEUGERMANN"

Lengerich
CA 6. 11., 19 Uhr, Lengerich, Münsterstraße „Windmöller"

Iserlohn
CA 6. 11., Besichtigung des Westfälischen Freilichtmuseums, siehe bei Hagen ● 19 Uhr, Hans-Böckler-Straße 65, „Brauer", (Keglerheim)

Kulmbach
CA 3. 10., JMV 28. 11., 19 Uhr, Hans-Meiser-Straße 13, „Ohnemüller"

Lichtenfels
CA 27. 9., 19.30 Uhr, Trieb, Karolinenhöhe

Lohr
CA 26. 10., 19.30 Uhr, „Küferstube", Bahnhofstraße 12

Lüdenscheid
CA (Besichtigung der Kfz-Prüfanlage TÜV) 18. 10., 18 Uhr, Vogelsberger Weg 3

Lünen-Unna-Kamen
CA 2. 10., 19 Uhr, Borkerstraße, Feuerwache

Mannheim
Fliegende Geschäftsstelle 25. 10., 15 Uhr, Heidelberg, Hans-Böckler-Straße 2, Geschäftsstelle der Volksfürsorge

Märkischer Kreis
CA 18. 10., 19 Uhr, Lüdenscheid Leifringhauser Straße 53, „Meisterstuben"

Minden-Lübbecke
CA 4. 10., 19.30 Uhr, Minden, Lindenstraße 1, DGB-Haus

Münchberg
CA 9. 10., 20 Uhr, Deutsches Haus

Münster
CA 18. 10., 19 Uhr, Dingbängerweg, „Täpken"

Naila
CA 4. 10., 20 Uhr, Kronacher Straße, Schützenhaus

Nordenham/Delmenhorst
CA 4. 10., 19 Uhr, Midgardstraße 4, „Korte"

Osnabrück
CA 27. 9., 19.30 Uhr, Schützenstraße, „Welling"

Paderborn
CA 24. 9., 19.30 Uhr, Geroldstraße 27, Haus der Arbeiterwohlfahrt

Pinneberg
MV 26. 10., 19 Uhr, Elmshorn, Schulstraße 3, Sitzungszimmer, DGB-Keller

Rheine
CA 30. 10., 19 Uhr, Alter Lingener Damm, „Beverburg"

Rhein-Sieg
MV 1. 10., 17 Uhr, Troisdorf-Oberlar, Fröbelstraße 3, „Quadt"

Schleswig
Familienorientierungsfahrt der DPG, 16. 9., Start 13 Uhr, Stadtfeld, Ziel: Gasthof „Lürschau"

Schweinfurt
CA 10. 10., 19.30 Uhr, Wilhelmstraße 32, DGB-Haus

Schwerte
Besichtigung der Polizeidirektion Hagen, 25. 10., 17 Uhr, Hoheleye 3

Siegen
CA 23. 10., 19 Uhr, Kreuztal-Buschhütten, Buschhüttener Straße 91, Turn- und Festhalle

Soest-Lippstadt-Warstein
CA 15. 11., 19 Uhr, Lippstadt, Lippertor, AWO-Geschäftsstelle

Steinburg
MV 27. 9., 19.30 Uhr, Itzehoe Breitenburger Straße, „Cafe Schwarz"

Straubing
ACE-Frühschoppen 7. 10., 4. 11. und 2. 12., 9.30–11.30 Uhr, Regensburger Straße 59, „Dietl-Bräu"

Trier
ACE-Sprechstunde 26. 9., 10. 10. und 7. 11., 15–17 Uhr, Petrusstraße 31, Sitzungssaal

Warstein
CA 25. 10., 19 Uhr, Am Mühlenbruch, Bergklause

Wilhelmshaven
CA 8. 10., 20 Uhr, Kieler Straße 63, Gewerkschaftshaus

Würzburg
CA 4. 10., 19.30 Uhr, Martin-Luther-Straße, Luisengarten

auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto

ACE-Beleuchtungstest:

Damit das Licht stimmt

Falsch eingestellte Scheinwerfer beeinträchtigen die Verkehrssicherheit auf unseren Straßen. Deshalb gehört es seit langem zum ACE-Service, Beleuchtungsanlagen von Kraftfahrzeugen zu überprüfen und verstellte Scheinwerfer zu korrigieren.

In diesem Jahr beteiligt sich der ACE wieder an der Internationalen Kfz-Beleuchtungsaktion vom 1. bis 31. Oktober. In unserer Aufstellung erfahren Sie, wo ACE-Prüfstände für die kostenlose Kontrolle der Beleuchtungsanlage bereit stehen. Die Uhrzeiten entnehmen Sie bitte der örtlichen Tagespresse oder erfragen Sie bei Ihrer ACE-Geschäftsstelle. Alle Kraftfahrer, die ihre Scheinwerfer überprüfen lassen, erhalten wieder einen Aufkleber für die Windschutzscheibe.

Augsburg, Parkplatz an der Sporthalle, Ulrich-Hofmair-Straße, 16.–20. 10. und 23.–27. 10. ● **Baden-Baden-Sinzheim,** 27. 10. ● **Bad Nauheim,** 8. 10. ● **Bayreuth,** 25.–26. 10 ● **Berlin 42,** Gottlieb-Dunkel-Straße 20–21, 1.–5. 10. ● **Bielefeld,** ACE-P+A-Station, Fa. Persicke, Oldentruper Straße, 2.–12. 10. ● **Blieskastel,** 25. 10. ● **Borken,** 25. 10. ● **Braunschweig,** ACE-P+A-Station, Aral Nordost, Gliesmaroder Straße 70 a, 1.–31. 10. ● **Büdingen,** 5. 10. ● **Darmstadt,** Aral-Tankstelle, Niederramstädter Straße 170, 22.–23. 10. ● **Dortmund,** ACE-P+A-Station, Fa. Hadrych, Münsterstraße 183, 1.–31. 10. ● **Düsseldorf-Reisholz,** Nürnberger Straße 42–46, Parkplatz der Fa. Neukauf, 23.–27. 10. und 29.–31. 10. ● **Duisburg,** Stadionvorplatz, 24.–28. 9. ● **Ebern,** 29. 10. ● **Ellwangen,** Fa. Varta, 2.–6. 10. ● **Emden,** ACE-P+A-Station, Petkumer Straße 223, 1.–31. 10. ● **Erbach,** Sportpark Tribünenhalle, 24. 10. ● **Essen,** ACE-P+A-Station, Fa. Gelsen, Glückstraße 11, 1.–31. 10. ● **Frankenthal,** 8. und 9. 10. ● **Freiburg,** Fa. Vergölst, Comturstraße 38, 2.–6. 10. ● **Friolzheim,** Marktplatz, 17. 10. ● **Fürth,** Prater-Weiher-Siedlung, Parkplatz Neue Heimat, 2.–4. 10. ● **Geislingen,** Stadthalle, 26.–27. 10. ● **Gelnhausen,** 3. 10. ● **Gelsenkirchen,** Gelände des Flur- und Reinigungsamtes, Junkerweg, 30.–31. 10. ● **Göppingen,** Hohenstaufenhalle, 23.–25. 10. ● **Hamburg,** Warenhaus Plaza, Steilshooper Straße 2.–6. 10.; Warenhaus Plaza, Oelmühlenweg, 9.–13. 10. ● **Hamm,** ACE-P+A-Station, Fa. Bierwas, Wilhelmstraße 9, 1.–31. 10. ● **Hanau,** 1.–2. 10. ● **Hannover,** wird noch bekanntgegeben ● **Haßfurt,** 31. 10. ● **Heidelberg,** 10.–11. 10. ● **Heimsheim,** Marktplatz, 20. 10. ● **Homberg,** 26. 10. ● **Ingolstadt,** Manchinger Straße 12, ACE-P+A-Station, 1.–31. 10. ● **Kamp-Lintfort,** Parkplatz hinter dem Kaufhof, 5.–6. 10. ● **Karlsruhe,** Messeplatz, 18. und 20. 10. ● **Kassel,** 31. 10. ● **Kiel,** Warenhaus Plaza, Saarbrückenstraße, 16.–20. 10. ● **Köln,** Amsterdamer Straße 188, ACE-P+A-Station, 2.–6. und 9.–13. 10. ● **Königsberg,** Parkplatz vor der Schwimmhalle, 30. 10. ● **Kulmbach,** Parkplatz am Schwimmbad, 23.–24. 10. ● **Lahr,** Parkplatz bei der Stiftskirche, 30.–31. 10. ● **Limburg,** 10. 10. ● **Ludwigshafen,** 15.–17. 10. ● **Lünen,** Feuerwache, Borkerstraße, 30.–31. 10. ● **Mannheim,** 1.–5. 10. ● **Marburg,** 24. 10. ● **Mayen,** Postamt, 17.–19. 10. ● **Moers,** Friedrich-Ebert-Platz, 2.–4. 10. ● **Mönchengladbach-Rheydt,** Parkplatz an der Gracht, 16.–20. 10. ● **Mönsheim,** Marktplatz, 19. 10. ● **Mülheim-Ruhr,** Parkplatz der Sporthalle Carl-Diem-Straße, 16.–31. 10. ● **München 83** (Waldperlach) Gänseliesel-straße 20, ACE-P+A-Station, 2.–6. 10. ● **Münster,** ACE-P+A-Station, Fa. Schröder, Scheibenstraße 88, 2.–5. 10. ● **Naila,** Parkplatz Nähe des Freibades, 18.–19. 10. ● **Neuhausen,** Marktplatz, 18. 10. ● **Neunkirchen,** 26. 10. ● **Nürnberg,** Weißenburger Straße, Parkplatz Neue Heimat, 5.–6. 10.; Hans-Kalb-Straße 51, Gartenbauamt, 9. 10.; Großreuth, Großreuther Straße 117, Fluramt, 10.–12. 10. ● **Offenburg,** Oberrheinhalle, 25.–26. 10. ● **Osnabrück,** ACE-P+A-Station, Fa. Hurrelbrink, Bremer Straße, 16.–26. 10. ● **Pforzheim,** Messeplatz, 16.–17. 10. ● **Philippsthal-Heimboldshausen,** 29. 10. ● **Rastatt,** 23.–24. 10. ● **Rehau,** 17. 10. ● **Remagen,** Postamt, 15.–16. 10. ● **Rheine,** Fa. Vergölst, Salzbergener Straße, 23.–24. 10. ● **Rheine-Hauenhorst,** Fa. Teupe, Rheiner Straße 1, 25. 10. ● **Rheinfelden,** Fa. Dynamit Nobel AG, Parkplatz Friedrichstraße, 9.–13. 10. ● **Rosenheim,** (Aisingerwies), Kufsteiner Straße 94, ACE-Pannenstation, 9.–13. 10. ● **Rüsselsheim,** Uranstraße 5, Reifen-Spaniol, 18.–19. 10. ● **Saarbrücken,** 29.–31. 10. ● **Schlüchtern,** 4. 10. ● **Selb,** Parkplatz am Grenzland-Theater, Hohenberger Straße, 15.–16. 10. ● **Sinzheim,** Parkplatz des Einkaufszentrums Esbella, 27. 10. ● **Sinzig,** Parkplatz der Fa. Agrob, 11.–12. 10. ● **Straubing,** Eichendorffstraße 99, ACE-P+A-Station, 1.–31. 10. ● **Stuttgart,** ACE-Hauptverwaltung, Schmidener Straße 233, 9.–13. 10. ● **Tettau,** 22. 10. ● **Tiefenbronn,** Marktplatz, 16. 10. ● **Treiskarden,** Parkplatz der Fa. Ackermann & Frühauf, 22.–23. 10. ● **Unna,** Parkplatz Weberstraße/Verkehrsring, 11.–12. 10. ● **Weilburg,** 9. 10. ● **Wesel,** ACE-P+A-Station, Fa. Küpper, Frankfurter Straße 90, Voerde 2, 1.–31. 10. ● **Witzenhausen,** 30.10. ● **Wolfsburg,** Shell-Station Rakette, Breslauer Straße 221, 23.–27. 10.; Kaufhaus Apollo, Am Fischerhof, 30.–31. 10. ● **Worms,** 12. 10. ● **Wuppertal,** Parkplatz Rutenbecker Weg, 8.–12. 10.; Carnaper Platz, 25.–29. 9.

Mitteilungen

Neue Namen

Die ACE-Kreisclubs melden anläßlich von Vorstandswahlen und Neugründungen Personalveränderungen. Hier die neuesten Namen aus den Clubs in der Reihenfolge Erster Vorsitzender, Stellvertreter, Schriftführer:

Celle
Willi Bathke

Hameln
Josef Wistal, Charlotte Dählmann, Karl Hartmann

Pinneberg
Hans Peter Wedel, Günther Griesel, Kurt Keitzel

Uslar
Helmut Albrecht, Reinhard Zeike, Walter Hertwig

Verden-Rotenburg
Heinz Dieter Storch, Georg Klenke, Harry Behning

Waldsassen
Karl-Heinz Zandt, Hans Fahrner, Herbert Ramisch

Weiden/Opf.
Albert Fröhlich, Michael Dineiger, Andreas Richter

Weilheim
Adolf Tittel, Engelbert Rekus, Herwarth Stadler

Weißenburg/Bay.
Norbert Mackiol, Willibald Wirth, Hans-Joachim Hildebrandt

Wilhelmshaven
Otto Schütze, Claus Kromfeld, Erwin Schwanke

Winsen/Luhe
Werner Eggers, Hans-Jürgen Beckmann, Walter Nemitz

Würzburg
Joseph Feineis, Helmut Kirsch, Heinz Schmitt

Bewährte Kraftfahrer

Für langjähriges unfallfreies Autofahren wurden folgende ACE-Kollegen geehrt:

50 Jahre
Kurt Clasen, Billgrabendeich 21, 2050 Hamburg 80
Ludwig Neumeyer, Peisser Straße 17, 8011 Aying
Gerhard Sommer, Schunterstraße 5, 3300 Braunschweig

40 Jahre
Harry Fricke, Marienburger Straße 11, 3203 Sarstedt 2
Hermann Hage, Büchnerstraße 20, 6700 Ludwigshafen
Erich Hallein, Hamburger Landstraße 59, 6000 Frankfurt am Main 50
Richard Huntscha, Priestergasse 19, 7090 Ellwangen
Edmund Pilarczyk, Reddersenstraße 7, 3413 Moringen

20 Jahre
Werner Blasko, Frundsberger Straße 44, 4100 Duisburg 11

34 Delegierte auf der ACE-Hauptversammlung

Die 34 Delegierten, die die ACE-Mitglieder bei der ACE-Hauptversammlung vertreten, setzen sich wie folgt zusammen:

Berlin	1 Delegierter
Region Nord	7 Delegierte
Region Westfalen	6 Delegierte
Region Rheinland	6 Delegierte
Region Mitte	6 Delegierte
Region Süd-West	4 Delegierte
Region Süd	4 Delegierte



Ehrenzeichen verliehen

Karl Ritzinger, einer der dienstältesten Angestellten des Auto Club Europa, erhielt für hervorragende Dienste um die Sicherheit im Straßenverkehr das Ehrenzeichen der Deutschen Verkehrswacht in Silber. Es wurde ihm am 18. Mai 1979 vom bayerischen Innenminister, Dr. Gerold Tandler, bei einer Jahrestagung der Landesverkehrswacht Bayern in Dinkelsbühl verliehen.

ACE-Heimatwettbewerb „Zwischen Elbe und Ostsee“

Über 300 ACE-Kollegen beteiligen sich am Heimatwettbewerb „Zwischen Elbe und Ostsee“ und fahren mit einem Aufgabenheft durch Schleswig-Holstein. Die Abschlußveranstaltung des Wettbewerbs, der noch bis zum 30. September läuft, findet am 21. 10. 1979 in 2351 Trappenkamp, Hotel-Waldrestaurant Trappenkamp, statt. Alle Teilnehmer mit ihren Familien sind von den ACE-Kreisen Schleswig-Holstein und Hamburg herzlich dazu eingeladen. Auskünfte erteilen die ACE-Geschäftsstellen Hamburg, Kiel und Lübeck.

Was stand wo 1978?

Alle ACE Lenkrad-Freunde, die die Zeitschriften sammeln, um bei Fragen rund ums Auto jederzeit nachblättern zu können, erhalten ab sofort kostenlos das Inhaltsverzeichnis der sechs Hefte 1978. Bitte anfordern bei ACE Lenkrad, Postfach 500 106, 7000 Stuttgart 50 oder Telefon 07 11/50 67-2 33.



Gute Kontakte zum ATB

Auf dem diesjährigen Verbandsfest des Arbeiter-Touring-Bund der Schweiz „Solidarität“ in Thun, überbrachte ACE-Geschäftsführer Dieter Fabig die Grüße des ACE an den schweizerischen Bruderclub. SMK-Präsident Fritz Kiefer würdigte die gute und vorbildliche Zusammenarbeit mit dem ACE. Besonders dankte er für die Unterstützung des ATB durch ein ACE-Pannenfahrzeug und ein ACE-Prüffahrzeug. Als Zeichen der Wertschätzung überreichte Fritz Kiefer dem Kollegen Dieter Fabig zur Erinnerung eine Verbandsfest-Wappenscheibe.

Clubfahrt nach Schweden

Die Region Nord veranstaltet auch in diesem Winter wieder drei Clubfahrten nach Schweden. Auch diesmal bleibt es bei der bereits bewährten Kombination „Auto – Schiff – Ferienhaus“.
Vom 20. 12. 1979 bis 5. 1. 1980 gehen die Fahrten von und bis Travemünde in die Feriendörfer:

Hökensås-Tidaholm/ Västergotland, Clubfahrt I
Die Kosten betragen 550 Mark pro Person bei einer Mindestteilnahme von zwei Personen in einem Pkw und einem Ferienhaus. Jede dritte und weitere Person über zwölf Jahre bezahlt 160 Mark.

Sandviken-Sunne/ Värmland, Clubfahrt II
Bei einer Mindestteilnahme von zwei Personen in einem Pkw und einem Ferienhaus betragen die Kosten 630 Mark pro Person. Jede dritte und weitere Person über zwölf Jahre bezahlt 160 Mark.

Älvdalen/Norddalarna Clubfahrt III
Älvdalen ist das Langlaufparadies Schwedens. Die Kosten pro Person (ebenfalls bei einer Mindestteilnahme von zwei Personen in einem Pkw und einem Ferienhaus) betragen 700 Mark. Jede dritte und weitere Person über zwölf Jahre bezahlt 220 Mark. Zwischenübernachtung auf der Hinfahrt in Sunne und auf der Rückfahrt in Kristinehamn.
Die Clubfahrten, die keine autosportlichen Veranstaltungen, sondern Familienfahrten „in der Pause zwischen den Jahren“ sein wollen, werden von der ACE-Region Nord, Hamburg, ausgeschrieben und geleitet. Für Familien mit Kindern eignen sich besonders die Fahrten I und II.
Die Reisebetreuung unterwegs und am Zielort übernehmen landes- und ortskundige Reiseleiter des ACE, die auch die Programme der Clubfahrten sorgfältig vorbereitet haben.
Ein Programm kann bei der ACE Region Nord, Besenbinderhof 57, 2000 Hamburg 1, Tel. 0 40/2 80 21 64/65, angefordert werden, die auch Auskünfte dazu erteilt.

Eine weitere Jugendverkehrsschule ist eröffnet. Die 1000.



Zur Bundesgartenschau 1979 in Bonn wurde die 1000. Jugendverkehrsschule eröffnet. Und der amtierende Bundespräsident Scheel war dabei. Wie die 999 anderen Jugendverkehrsschulen wurde auch diese vom Jugendwerk der Deutschen Shell ausgerüstet.

Fast drei Viertel aller Kinder, die im Straßenverkehr verunglücken, haben die Verkehrsregeln nicht richtig beachtet. Dagegen können Sie etwas tun. Die Autofahrer müssen lernen, daß Kinder oft blindlings von einer Gefahr in die andere laufen. Und Kinder müssen lernen, den Straßenverkehr und seine Regeln besser zu verstehen und zu beachten.

Das Jugendwerk der Deutschen Shell arbeitet seit fast 30 Jahren eng mit der Polizei, der Deutschen Verkehrswacht und den Schulen zusammen, um Kinder und Jugendliche für den Straßenverkehr auszubilden. Die Jugendverkehrsschulen werden vom Jugendwerk der Deutschen Shell mit Fahrrädern, Gokarts, Verkehrszeichen und Ampeln ausgerüstet. Die 1000. sogar mit Sprechfunk, damit Fehler sofort korrigiert werden können.



Wenn Sie an Ihrem Wohnort keine Jugendverkehrsschule haben, eine von den 1000 ist bestimmt in Ihrer Nähe. Und die sollten Sie sich einmal ansehen.



SH 16/79

Bestellschein

ACE-Wirtschaftsdienst GmbH
Postfach 50 01 06
7000 Stuttgart 50 — 5/79

ACE-Mitgliedsnummer eintragen

Einzugsermächtigung für Lastschrifteinzug des Rechnungsbetrages:

Name — Kontoführende Bank/Postscheckamt

Vorname — Postleitzahl/Ort

Straße/Nr. — Konto-Nr. — Bankleitzahl

Postleitzahl/Wohnort — Ort und Datum

Unterschrift für Bestellung — Unterschrift für Lastschrift-Einzug

Feuerlöscher

101 Feuerlöscher Permanent, 2 kg mit Prüfventil und Halter, DIN 14406 35,–

102 Feuerlöscher Gloria, 2 kg mit Prüfventil und Halter 34,—

Leuchten, Batterien

111 Warnblinkleuchte Daimon 417 Blinklicht und Arbeitsleuchte, o. Batterien (notwendig 5 x Art. 113 u. 1 x Art. 114) 31,50

112 Warnblinkleuchte Gabel, Blinklicht und Dauerlicht o. Batterien (notwendig 5 x Art. 113) 22,—

113 Daimon-Batterien 253 1,50

114 Daimon-Batterien 231, passend in Arbeitsleuchte Daimon 417 (Babyzelle) zwei Stück 1,40

166 Daimon-Sturmleuchte mit Gummimantel, o. Batterien (notwendig 2 x Art. 113) 9,50

167 Daimon-Handscheinwerfer, wasserdicht, schwimmfähig, o. Batterien (notwendig: 4 x Art. 113) 13,—

168 Daimon-Flutlicht-Leuchtstoffröhre, Adapterkabel für 12 Volt Autoanschluß o. Batterien (notwendig 8 x Art. 113) 51,—

Gurte, Kindersitze

122 Römer-Britax Automatic-Dreipunkt-Sicherheitsgurte, 1 Paar 95,—
Fahrzeugtyp:

123 Römer-Britax Kindergurt VARIO II mit 3-Punkt-Combi-Gurt, Kinder 4–12 Jahre, Combigurt für Erwachsene verwendbar 47,50

124 Römer-Britax Kindersitz „Peggy", 1–4 Jahre, 83,–

125 Römer-Britax Automatic-Dreipunkt-Rücksitzgurt R 70 49,–

Sonstiges

130 Warndreieck WEGU 11,—

131 Warndreieck GEBRA 10,—

132 DEWECO Verbandkasten DIN 13164 23,—

133 DEWECO Verbandkissen DIN 13164, erhältlich in schwarz, braun und rot 25,—

134 Abschleppstange „Nr. Sicher" bis 2500 kg, für Fahrzeuge mit Abschleppöse und Anhängevorrichtung, TÜV-geprüft 59,—

135 Poly-Abschleppseil bis 2000 kg 3,50

136 Abschleppseil nach DIN II 76033 bis 2500 kg 10,50

137 Abschleppseil mit 2 Scherenverschlüssen nach DIN II 76033 bis 2500 kg 19,—

138 APA Magnethalter hält Gepäckstücke im Kofferraum 9,50

139 Ersatzwindschutzscheibe APA für alle Wagentypen 10,–

140 Kamei Sicherheitskopfstütze, SK 2000, erhältlich in schwarz oder beige 33,—

141 Kamei Lenkradhülle schwarz oder beige 6,—

142 Universal-Werkzeugset, 15tlg., Edelstahl 25,—

143 Klappspaten (Metall) 15,—

144 Hagus-Panorama- und Breitsicht-Innenspiegel 9,–

145 Hagus Außenspiegel „Luchsauge" zum nachträglichen Anbau links/rechts 27,50

146 „Sirius" Isolations- und Rettungs-Decke 6,–

147 Pannen- und Werkzeugkoffer, orange reflektierend, ohne Inhalt, 52×24×16 cm 18,—

148 Gabel Autostaubsauger 12 V 140 Watt, mit hoher Saugleistung (360 mm WS) 43,–

149 Reifenpilot pumpt platte Reifen ohne Radwechsel auf 13,50

151 Metallplakette ACE zum Anschrauben oder Ankleben 3,50

152 D-Schild —,75

153 ACE-Ehrenplakette 4,50

160 ACE-Eiskratzer 1,40

161 Reifendruckprüfer (MotoMeter) 8,—

162 Kompressionsdruckprüfer (MotoMeter) 37,50

163 Elektronisches Auto-Diebstahl-Warngerät Brennenstuhl ADS 7 mit Zündunterbrechung 12 Volt 105,—

164 ... wie oben, jedoch ohne Zündunterbrechung 64,—

165 Kabeltrommel (10 m) mit Steckdose und Leuchte, Brennenstuhl Brobusta SL 220 Volt 37,—

169 Fahrradabstandshalter 6,—

170 Farbiges Poster des ACE-Bernhardiners DIN A 3 1,—

171 Autositz-Vollbezug aus Lammfell (Rückenteil Stretch) Farbe cognac Größe 1 (Pkw-Typ angeben) 82,50

172 Autositz-Vollbezug wie Nr. 171, nur Größe 2 (Pkw-Typ angeben) 89,—

190 T-Shirt mit Bernhardiner, Größen 140–176 und 36–56 10,–

191 ACE-Bernhardiner (Textilfaser Dralon-Flor) liegend, sitzend oder stehend 23,—

192 Damenlammfellweste mit Reißverschluß, feinstes Velourleder, hellgrau
☐ Größe 38 ☐ Größe 40 135,—

193 D-Lammfellweste wie 192
☐ Größe 42 ☐ Größe 44 145,—

194 D-Lammfellweste wie 192
☐ Größe 46 ☐ Größe 48 155,—

195 Herrenlammfellweste mit Reißverschluß, feinstes Velourleder, hellgrau
☐ Größe 46 ☐ Größe 48 150,—

196 H-Lammfellweste wie 195
☐ Größe 50 ☐ Größe 52 160,—

197 H-Lammfellweste wie 195
☐ Größe 54 ☐ Größe 58 170,—

198 Damenledergürtel (Rindleder), Spitzenqualität, 20 mm breit 17,—
Längen: ☐ 80 cm ☐ 85 cm ☐ 90 cm
Farben: ☐ Braun oder ☐ Schwarz
Schnalle: ☐ Silber oder ☐ Gold

199 Türkantenschutz Kunststoff, mit Rückstrahler, selbsthaftend, Preis pro Paar 6,—

200 Herrenledergürtel (Rindleder), Spitzenqualität, 25 mm breit 20,50
Längen: ☐ 85 cm ☐ 90 cm ☐ 95 cm
Farben: ☐ Braun oder ☐ Schwarz
Schnalle: ☐ Silber oder ☐ Gold

201 Herren-Wende-Ledergürtel aus Rindleder, (Braun-Schwarz), Spitzenqualität, 30 mm breit, Schnalle Gold 25,–
Längen: ☐ 85 cm ☐ 90 cm ☐ 95 cm

202 Auto-Fellkissen aus Lammfell 24,—

ACE-Kartenwerk

602 DDR, Transitstraßen, kleiner Grenzverkehr, Kreisgrenzen, Sehenswürdigkeiten 1:500 000 5,50

603 Stuttgart, Schwarzwald, Bodensee 1:200 000 5,50

611 Schweiz-Tirol, Süddeutschland bis Oberitalien, Mailand–Venedig 1:400 000 6,30

612 Benelux, 1:500 000 mit Nord-Frankreich bis Paris 6,30

613 Oberbayern, Tirol, Dolomiten 1:200 000 6,30

614 Europa-Übersichtskarte, 1:3 500 000 6,30

621 Dänemark, Sehenswürdigkeiten, Badeküsten, Campingplätze 1:300 000 7,—

622 Deutschland, Dänische Grenze–Bozen, Lüttich–Stettin, Campingplätze 1:800 000 7,—

623 Österreich, 1:450 000 7,—

624 Griechenland, mit Ägäis und türkischer Westküste, Nebenkarte Kreta 1:800 000 7,—

625 Spanien-Portugal, mit Balearen und Tanger 1:800 000 7,—

626 Alpen, Stuttgart-Ancona, Wien-Marseille und Rhônetal mit Steigungsangaben 1:800 000 7,—

627 Italien, Stuttgart-Sizilien mit Korsika und Sardinien mit Steigungsangaben 1:800 000 7,—

628 Frankreich, bis Köln-Brüssel, mit westlicher Schweiz, Sehenswürdigkeiten 1: 800 000 7,—

629 Jugoslawien, Kärnten–Saloniki, Tankstellen und Werkstätten 1:800 000 7,—

630 Skandinavien (Südnorwegen und -schweden, Dänemark), Schleswig–Trondheim 1:800 000 7,–

631 Großbritannien mit Irland, 1:800 000 7,—

Das Angebot für Sicherheit und Freizeit



670 Stern Sprachführer

Großraumkarte Deutschland mit sehenswerten Orten, Bauwerken, Naturdenkmälern, landschaftlich schönen Strecken, Ferienstraßen, Naturparks und Autobahn-Umleitungsstrecken 1:300 000

632 Bl. 1 Schleswig-Holstein, Niedersachsen-Nord 7,—

633 Bl. 2 Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen-Süd 7,—

634 Bl. 3 Hessen, Rheinland-Pfalz, Saarland 7,—

635 Bl. 4 Baden-Württemberg 7,—

636 Bl. 5 Bayern 7,—

637 Bl. 1–5 in Plastikhülle 30,—

641 Kümmerli und Frey, Straßenatlas, Format A 4 4,80

642 Shell-Reiseatlas (mit ACE-Schutzeinband) 16,80

643 Europa Camping- und Caravaning-Führer 79/80 11,–

644 Großer Autoatlas 79/80 International (mit ACE-Schutzeinband) 29,80

645 Der große Shell-Atlas 79/80 (mit ACE-Schutzeinband) 35,—

646 Das große Shell-Reisebuch Deutschland (mit ACE-Schutzeinband) 35,—

647 Mairs Freizeit- und Ferien-Atlas Deutschland (mit ACE-Schutzeinband) 29,80

648 Großer Alpenstraßenführer, Denzel 36,–

655 DSV Ski-Atlas 35.—

661 Bußgeldkatalog 4,—

662 Formularheft 2,—

STERN-Sprachführer:

670
- ☐ Spanisch
- ☐ Italienisch
- ☐ Französisch
- ☐ Englisch
- ☐ Portugiesisch
- ☐ Dänisch
- ☐ Norwegisch
- ☐ Schwedisch
- ☐ Tschechisch
- ☐ Rumänisch je 2,80

Alle Preise enthalten die gesetzliche Mehrwertsteuer. Bernhardiner, Sicherheitsgurte, Kindersitze, Ski-Atlas und die Auto-Atlanten versenden wir porto- und verpackungsfrei, bei den anderen Artikeln wird Porto und Verpackung berechnet. Zu üblichen Preisen besorgen wir auch alle anderen derzeit gehandelten Karten, Atlanten, Sprach- und Reiseführer.



123 Römer-Britax Kindergurt VARIO II mit 3-Punkt-Combi-Gurt, Kinder 4–12 Jahre, Combigurt für Erwachsene verwendbar 47,50



124 Römer-Britax Kindersitz „Peggy", 1–4 Jahre, 83,—


166 Daimon-Sturmleuchte 9,50
167 Daimon-Handscheinwerfer 13,—
168 Daimon-Flutlicht-Leuchtstoffröhre 51,—


192–197 Damen- und Herrenlammfellwesten 135,– bis 170,–

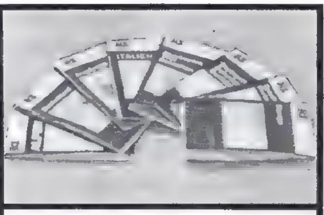


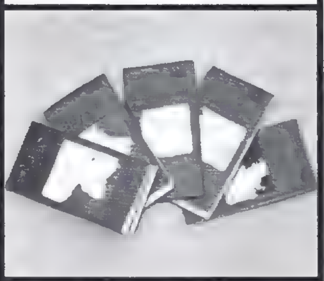
643 Europa Camping- und Caravaning-Führer 79/80 11,—
644 Großer Autoatlas 79/80 International (mit ACE-Schutzeinband) 29,80


171 u. 172 Autositz-Vollbezug


142 Universal-Werkzeugset, 15tlg., Edelstahl 25,—

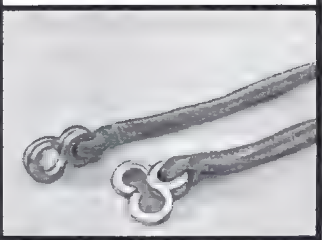

198, 200, 201 Rindledergürtel für Damen und Herren 17,– bis 25,–

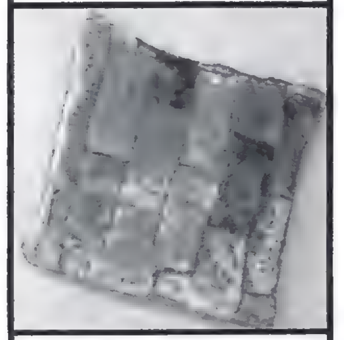

602–631 ACE-Kartenwerk


632–637 ACE-Großraumkarten Deutschland, einzeln oder im Set



190 T-Shirt mit Bernhardiner, Größen 140–176 und 36–56 10,—


137 Abschleppseil mit 2 Scherenverschlüssen 19,—


202 Auto-Fellkissen aus Lammfell 24,—

Nach neunjähriger Tätigkeit in den Führungsgremien des ACE nimmt der zweite Vorsitzende des Clubs, Ernst Baumann, bei der diesjährigen Hauptversammlung seinen Abschied. Lenkrad fragte ihn nach dem Warum und nach dem Wie-geht-es-Weiter – geschäftlich und privat.

„In jedem Betrieb ein ACE-Mann, der hilft, wenn etwas passiert."

Lenkrad sprach mit Ernst Baumann

Welches Gefühl hat man, wenn man nach neun Jahren Arbeit im ACE-Vorstand und in der Geschäftsführung des gewerkschaftlichen Automobilclubs ausscheidet?
Gemischte Gefühle. Es ist verständlicherweise nicht leicht, eine erfolgreiche Tätigkeit aufzugeben, die einem Freude gemacht hat. Auf der anderen Seite muß man aufhören, wenn man aus gesundheitlichen Gründen glaubt, die Anforderungen nicht mehr voll erfüllen zu können. Ich bin froh, daß ich meinen Platz vorzeitig jüngeren Kollegen überlassen kann.
Welche Gründe hatten Sie, auf die erneute Kandidatur zu verzichten?
Es sind ausschließlich gesundheitliche Gründe.
Werden Sie jetzt, wo Sie fast am Ende des sogenannten Arbeitslebens stehen, jenen Teil des „sozialen Netzes" betreten, von dem manche Politiker gelegentlich behaupten, es sei besonders dicht. Wie hat sich der doch immer kühl und exakt rechnende ehemalige Hauptkassierer der Gewerkschaft Leder auf diesen Abschnitt seines Lebens vorbereitet; welchen Tip hat er für Kollegen, die in einer ähnlichen Situation stehen?
Ich bin froh, Arbeitnehmer in der Bundesrepublik Deutschland mit diesen hervorragenden Sozialleistungen für Rentner zu sein. Für die älter werdenden Arbeitnehmer, insbesondere für solche, die nicht mehr gesund sind, ist es eine große Errungenschaft der Arbeiterbewegung, daß sie als Rentner nicht nur ein ausreichendes Einkommen haben, sondern darüber hinaus krankenversichert sind in einem Umfang, wie es ihn sonst kaum noch gibt. Bescheidene Ersparnisse und eine Lebensversicherung bei der Volksfürsorge werden es mir ermöglichen, zusammen mit der Rente meinen jetzigen Lebensstandard aufrechtzuerhalten.
Es geht Ihnen also als Rentner gut. Sehen Sie darin irgenwo ein Stückchen Erfolg von dem, für das Sie vielleicht vor zehn oder fünfzehn Jahren oder noch früher mitgekämpft haben?
Zunächst einmal werde ich nicht sofort Rentner, sondern erst dann, wenn mein Rentenbescheid vorliegt oder ich 60 Jahre alt bin. Dank dieser Regierungsmehrheit kann ich als Schwerbeschädigter dann meine Rente beziehen. Die Rente ist nach den langen Arbeitsjahren so hoch, daß ich die als Gewerkschafter gesteckten Ziele mehr oder weniger in meinem Fall verwirklicht sehe. Ich werde mich als Sozialdemokrat und als Gewerkschafter weiter dafür einsetzen, daß das Rentenalter für alle auf 60 Jahre herabgesetzt wird.
Welche Chancen geben Sie dem ACE in den nächsten Jahren? Sehen Sie irgendwo Gefahren für unseren Automobilclub?
Gefahren sehe ich überhaupt nicht. Unsere Mitgliederzahl und unsere Finanzen ermöglichen es dem ACE, ohne weitere Beitragserhöhungen die jetzigen vorbildlichen Leistungen zu erhalten, sie im Rahmen der Möglichkeiten zu verbessern und darüber hinaus unseren sozialen Verpflichtungen gegenüber den bei uns Beschäftigten in vollem Umfang nachzukommen. Auch die vom Bundesaufsichtsamt für das Versicherungswesen geforderte Umwandlung eines Teils unserer heutigen Clubleistungen ist für uns keine Gefahr, wenn uns auch diese Maßnahme überhaupt nicht gefällt. Die Gespräche und Verhandlungen mit der Volksfürsorge Deutsche Sachversicherung und dem Bundesaufsichtsamt ergaben, daß wir unsere bisherigen Leistungen, zum Teil sogar leicht verbessert, durch die erfahrenen Mitarbeiter des ACE weiterhin schnell und prompt unseren Mitgliedern erbringen können. Die Absicherung durch die Volksfürsorge wird uns finanziell nicht so stark belasten, daß dafür eine Beitragserhöhung notwendig sein wird.
Beispiel Bundesaufsichtsamt: Wie schwierig ist dieser Teil Ihrer Arbeit? Von solchen Problemen erfährt ja ein ACE-Mitglied nur wenig.
Die Verhandlungen sind außerordentlich langwierig und schwierig, weil dieses Amt ja auch mit den anderen Automobilclubs verhandelt, die eine ganz andere Struktur haben. Diese haben die Leistungen für besondere Schutzbriefgebühren erbracht und haben es leichter, dieses Leistungspaket in eine Versicherung zu überführen. Da ändert sich eigentlich in der Sache gar nichts, nur das Geld fließt nicht mehr in den Topf des Autoclubs, sondern in eine Versicherung, die meistens dem Autoclub gehört. Für den ACE ist es weitaus schwieriger, weil wir diese Leistungen an jedes Mitglied erbracht haben, ohne dafür besondere Schutzbriefgebühren zu erheben. Wir werden beim Amt dafür kämpfen, möglichst viele Leistungen weiterhin als Clubleistungen erbringen zu können und für die anderen Leistungen, die wir als Versicherungsleistungen erbringen müssen, die Kosten exakt berechnen. Diese Kosten sind die wesentliche Grundlage für unsere Prämie, die wir dann an die Versicherung zahlen müssen. Teurer wird der Versicherungsweg, weil von der Versicherungsprämie Versicherungssteuer gezahlt werden muß. Leistungen, die wir als ACE für die Versicherung erbringen, sind außerdem mehrwertsteuerpflichtig (13 Prozent).
Sie können die Verhandlungen mit dem Bundesaufsichtsamt nicht mehr zu Ende führen. Sie glauben aber, daß die Dinge im richtigen Gleis sind und daß das ACE-Mitglied nach dieser Umwandlung der Leistungen nicht schlechter dastehen wird?
Die Frage beantworte ich mit einem uneingeschränkten Ja, dazu berechtigen mich auch die Vorgespräche mit der Volksfürsorge Deutsche Sachversicherung.
Ich fürchte allerdings, daß, da das Bundesaufsichtsamt für Versicherungswesen bei der Formulierung der Bestimmungen maßgebend mitwirkt, die künftigen Texte komplizierter und damit weniger verständlich sind als unser bisheriges Leistungsverzeichnis. Versicherungsbedingungen sind für den Laien komplizierter als beispielsweise Satzungsbestimmungen der Gewerk-

MEIN DURST WURDE IMMER GRÖSSER—DA BEKAM ICH NEUE **MOTORCRAFT-ZÜNDKERZEN!**

Motorcraft

Besuchen Sie uns auf der IAA in Frankfurt vom 13. bis 23. September, Halle 5 A, Stand Nr. 5598.

Motorcraft-Teile: Fitmacher für Ihr Auto.

Wenn Ihr Auto mehr Benzin verbraucht, als es sollte, dann ist es höchste Zeit, neue Motorcraft-Zündkerzen einbauen zu lassen.

Aber neue Motorcraft-Zündkerzen helfen Ihnen nicht nur sparen, sondern sie verbessern auch die Fahrleistung – Ihr Wagen erhält frischen Schwung.

Denn Motorcraft-Zündkerzen sind von hoher Qualität und günstig im Preis. Sie sind Teil des umfangreichen Motorcraft-Programms und passen für fast alle in- und ausländischen Automodelle und Motorräder und für viele Nutzfahrzeuge.

Das Motorcraft-Fitmacher-Programm hält, was es verspricht.

Qualitätsteile auch für IHR Auto



Mit Ford-Garantie

Zündkerzen, Öl- und Luftfilter, Keilriemen, Zündungsteile, Wischerblätter, Wischerarme, Glühlampen, Signalhörner, Pflegemittel, Tune-up Kits (Elektroinspektionssätze), Kühlsystemteile, Radlager, Kühlkonzentrat-Extra, Stoßdämpfer, Batterien.

schaft. Mit diesen Schwierigkeiten werden wir jedoch fertig werden. Es ist ja auch gelungen, das nicht einfache Gebiet des Verkehrsrechtschutzes transparent zu machen. Diese Leistungen bieten wir ja auch als Versicherungsleistung an.

Was müßte man Ihrer Meinung nach tun, um den ACE unter Gewerkschaftskollegen noch bekannter zu machen?

Ich habe den Eindruck, daß viele Gewerkschaftsfunktionäre die gewerkschaftlichen Einrichtungen ACE und GUV als gemeinwirtschaftliche Unternehmen – was beide nicht sind – und nur als Feuerwehr betrachten, wenn mal was passiert.

Daß man mit diesen hervorragenden Einrichtungen werben kann, scheint nicht allen Gewerkschaftsfunktionären klar zu sein. Trotzdem bin ich der Meinung, daß es mit Hilfe vieler Gewerkschaftsfunktionäre gelungen ist, mit insgesamt 450 000 ACE-Mitgliedern und 50 000 GUV-Mitgliedern, somit mit mehr als einer halben Million Gewerkschaftsmitgliedern (1970 waren es 280 000), die wir organisiert haben und betreuen, doch einen wichtigen Teil der gewerkschaftlich organisierten Autofahrer erfaßt zu haben. Nach meiner Rechnung sind zwischen 25 und 30 Prozent der gewerkschaftlich organisierten Autofahrer bei ACE und GUV organisiert. Die Autofahrer der Bundesrepublik sind aber nur zu insgesamt 20 Prozent Mitglied in einem Autoclub. Sicherlich werden mit steigendem Sicherheitsbedürfnis größere Möglichkeiten für unsere Organisation bestehen. Dazu muß eine umfassende Betreuung kommen. Das Ziel müßte sein: In jedem Betrieb und in jeder Verwaltung eine Anlaufstelle des ACE – ein Betriebsratsmitglied – zu haben, die dem Mitglied hilft, wenn was passiert. Der Schutz des Autofahrers ist ja auch ein wesentlicher Berufsschutz. Die meisten Schadensfälle geschehen auf dem Weg von und zur Arbeit. Ich glaube, daß es zu den Aufgaben der Betriebsräte und Personalräte gehört, zu helfen, wenn auf dem Weg von und zur Arbeit etwas passiert. Das können sie am besten, wenn sie diese Kollegen dazu bewegen, Mitglied des ACE zu werden, der umfassend, fachgerecht und schnell hilft.

Mit den Schwaben, in deren Metropole er seine beruflich entscheidendsten Jahre verbrachte, kommt der am Niederrhein geborene Ernst Gerhard Baumann gut zu rande. Er schätzt ihre Schaffensfreude und gibt mit Respekt zu, daß im Ländle nicht nur „sure Hongk", sondern auch Spitzenweine wachsen. Immerhin war Baumann, ehe er 1973 zum stellvertretenden ACE-Vorsitzenden gewählt wurde, fast schon Wahlstuttgarter geworden: Nach neunjähriger Arbeit als Bezirksleiter der Gewerkschaft Leder in Köln wählten ihn seine Kollegen im Mai 1965 zum Hauptvorstandsmitglied und Hauptkassierer.

Zweimal wiedergewählt blieb Baumann in Stuttgart, dem Sitz der Gewerkschaft Leder.

Beim ACE begann Baumanns Karriere im Dezember 1970 mit der Wahl zum Geschäftsführer der Wirtschaftsdienst-GmbH und der Reisedienst-GmbH. Ein halbes Jahr später wurde er in den Vorstand des noch jungen Autoclubs gewählt.

Zwei weitere markante Daten: Die Hauptversammlung des ACE wählte ihn am 29. September 1973 zum stellvertretenden Vorsitzenden und Geschäftsführer des ACE, am 4. Oktober schied er bei der Gewerkschaft Leder aus. Baumann gehört zu den Gründungsgesellschaftern zweier weiterer ACE-Töchter, der Pannen- und Abschleppdienst-GmbH und der Verlags-GmbH. 1976 wurde Baumann in seinen Ämtern von der Hauptversammlung bestätigt.

Auch seine Gewerkschaftslaufbahn verzeichnet aktive Posten: Betriebsrat beim Hauptzollamt Kleve und beim Oberfinanzpräsidium Düsseldorf, Mitglied in Schlichtungsstellen bei Tarifkonflikten. Sieben Jahre gehörte er dem Landesbezirksvorstand des DGB Nordrhein-Westfalen an. Von 1968 bis 1973 war er Sprecher der Revisionskommission des DGB und noch drei Jahre länger Mitglied des Ausschusses für Finanzen und Verwaltung beim DGB-Bundesvorstand. Seit 1968 gehört er dem Beirat der VORAG an, von 1966 bis 1971 war er Beiratsmitglied des ACE. Sieben Jahre war er Schatzmeister der Euro Union, seit 1978 ist er deren Vorsitzender.

Im Kreistag Kleve machte er von 1948 bis 1954 Kommunalpolitik, zeitweise war er dort Fraktionsvorsitzender der Sozialdemokraten, zu denen er im Juni 1948 gestoßen war.

1949 bis 1954 war er Stadtverordneter in Kleve, davon zwei Jahre Bürgermeister. 1950 kandidierte er für die SPD in den Landtag, 1953 in den Bundestag. Baumann ist anläßlich seines 25jährigen Berufsjubiläums mit dem Bundesverdienstkreuz am Bande ausgezeichnet worden.

Was hat Ihnen während Ihrer Arbeit den meisten Spaß gemacht? Wo sehen Sie besondere Erfolge?

Ich scheide aus nach 30jähriger Tätigkeit als Gewerkschaftssekretär. Was mir persönlich am meisten Freude gemacht hat während dieser beruflichen Tätigkeit, hat nichts mit Finanzen zu tun. Am meisten befriedigt hat mich die Tarifarbeit und die direkte Betreuungsarbeit für die Arbeitnehmer, die Auseinandersetzungen mit den Arbeitgebern. Die Tätigkeit beim ACE habe ich auf Wunsch der Gewerkschaften übernommen. DGB und die Gewerkschaften haben mir den Auftrag gegeben, die Finanzen des ACE in Ordnung zu bringen. Ich habe zusammen mit vielen Kolleginnen und Kollegen versucht, diesen Auftrag zu erfüllen. Ich freue mich, daß es dabei möglich war, unsere Leistungen an die Mitglieder auszuweiten und zu verbessern und einen eigenen Pannen- und Abschleppdienst, Rückholdienst und technischen Prüfdienst mit über 100 Spezialfahrzeugen aufzubauen. Sehr froh bin ich auch darüber, daß mein vor bereits einigen Jahren gemachter Vorschlag für einen ACE-Auto-Sparvertrag nunmehr verwirklicht wird.

Der Auto Club Europa genießt wie alle anderen eingetragenen Vereine mit entsprechender Zielsetzung Steuerfreiheit. Ich habe alle wirtschaftlichen Tätigkeiten aus dem ACE herausgelöst und sie in eine der vier Gesellschaften überführt, wo wir voll steuerpflichtig sind. Wir sind also als Gewerkschafter und staatsbejahende Bürger unseren Steuerverpflichtungen gegenüber der Allgemeinheit voll nachgekommen und mißbrauchen die Steuerfreiheit des Vereins nicht bei unserer wirtschaftlichen Tätigkeit. Das ist der Grund, weswegen wir diese Gesellschaften gegründet haben. Selbstverständlich mußte das transparent bleiben. Deswegen haben wir in jedem Jahr nicht nur einen Kassenbericht abgegeben, sondern einen ausführlichen Finanzbericht, nicht nur für den ACE, sondern auch für die vier Gesellschaften. Jedes Mitglied konnte sehen, was mit seinem Beitrag geschieht, wußte aber auch, was in diesen Gesellschaften passiert. Wir legen die Karten offen auf den Tisch, auch hierin unterscheiden wir uns von anderen.

Die Zeitschrift Lenkrad war, als Sie zum ACE kamen, als Leistungsbestandteil dieses Clubs umstritten. Es gab seinerzeit Pläne, die Zeitschrift aus finanziellen Erwägungen einzustellen. Sie haben sich damals für den Fortbestand dieser Zeitschrift eingesetzt. Wie steht die Zeitschrift heute finanziell da und was bringt sie dem ACE?

Vor neun Jahren war ich Sprecher einer vom ACE-Beirat eingesetzten Sparkommission. Die Mehrheit der Sparkommission war für den Ersatz der Zeitschrift Lenkrad durch von Zeit zu Zeit erscheinende Mitgliedermitteilungen in einfachster Art. Ich habe mich dagegen gewehrt, und es war möglich, eine knappe Mehrheit in der Sparkommission und dann später in dem dafür zuständigen ACE-Beirat zu bekommen, diese Zeitschrift zu erhalten. Inzwischen haben wir sie, nicht zuletzt dank der hervorragenden Mitarbeiter, zu einer der bedeutendsten Automobilzeitschriften in der Bundesrepublik gemacht. Wer positiv zum Auto steht, muß sich auch für Verkehrserziehung und -aufklärung einsetzen. Durch die Gründung eines eigenen Anzeigenverlages ist es uns möglich, die Kosten im Rahmen zu halten, wobei wir jedoch bei der Anzeigenakquisition keine Verpflichtungen im redaktionellen Teil in irgendeiner Weise eingehen.

Wir haben ein gutes Automobil noch besser gemacht.

Das Raumangebot: Wir gaben dem Ascona verfeinerte Vordersitze mit noch stärkerem seitlichem Halt; eine neue Rückbank, mehr Kniefreiheit und noch bequemeren Einstieg. Damit die ganze Familie es sich noch gemütlicher machen kann.



Neu: vergrößerter Innenraum

Die breite Motorenauswahl: Wir statteten den Ascona aus mit dem hochmodernen 1.3 N-OHC-Triebwerk – obenliegende Nockenwelle! – als Basismotor. Als Sonderausstattung wählen Sie aus einer ganzen Palette von wirtschaftlichen und temperamentvollen Motoren – bis hin zum 2.0 l-S-Motor mit 74 kW (100 PS) und zum ökonomischen, vitalen 2.0 l-Diesel mit 43 kW (58 PS).

1.3 N-OHC-Motor

Das Äußere: Wir gaben ihm ein neues Gesicht: einen silbergrauen Kühlergrill, kräftige, mit Kunststoff ummantelte Stoßfänger. Wir bewahrten ihm seine unvergleichliche Handlichkeit, Wendigkeit und Zuverlässigkeit. – Wir taten alles, damit Sie alles an ihm mögen.

Abb.: Ascona Berlina, Leichtmetallfelgen sind Sonderausstattung. Günstige Finanzierung durch die Opel Kredit Bank.





Nur die Ruhe hilft uns weiter

Verkehrsberuhigung? – Na klar. Aber sicher! Verkehrsberuhigung: In meinem Viertel, in meinem „Quartier", in meiner Straße. Es ist allerhöchste Zeit, daß in dieser Richtung endlich etwas geschieht, schon bald etwas Erlebbares getan wird!

Verkehrsberuhigung wo? – In Ihrer Straße? Ich, du, er, sie, es, wir, ihr, sie – alle warten, alle fordern sie die „Wohnumfeldverbesserung durch Verkehrsberuhigung".

Mit diesem eingängigen und süffigen Slogan trommelte der Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau, Dr. Dieter Haack, am 17./18. Juli „260 Fachleute aus Bund, Ländern und Gemeinden, aus Parlament, Wissenschaft und Verwaltung, aus Medien, Verbänden und Bürgerinitiativen" in Bonn zusammen. In einer Art Schnellbrüter-Seminar sollte das vielschichtige Problem der „Konzeption zur Erneuerung der Städte" so reif diskutiert werden, daß „dem Gedanken der Verkehrsberuhigung zu einer breiten Anwendung" verholfen werden kann. Denn, so der Minister unter anderem: „Die Idee der Wohnumfeldverbesserung trifft auf zunehmendes Interesse bei den Bürgern."

Nun ja. Ich war zwar bisher der Auffassung, daß die Bürger erst durch ihre differenzierten Verhaltensweisen jenen Dampf „erzeugten", der gewaltigen Druck auf „die da oben" ausübt, aber was soll's, wenn der Minister mit seiner Zusage recht behält: „Das wird jetzt anders."

Eine Widerstandsparole

Verkehrsberuhigung, das ist im Grunde ein unglaublich verharmlosend-schönes Schlagwort gegen die städtebauplanerischen Greueltaten und den in die soziale Trostlosigkeit führenden Expansionswahn der vergangenen Jahrzehnte. Es ist eine Widerstandsparole, die einerseits illusionären Hoffnungen schöpferischen Raum gibt, die andererseits zur Opposition gegen das planerische Diktat der machtorientierten Obrigkeit aufruft.

In seiner symbolhaft-kurzen Form „VB" bringt die Verkehrsberuhigungsbewegung einen Berg von Problemen auf einen Nenner. Voreingenommenheits-Müll, Gesetzes- und Verordnungs-Schrott, eine arrogante, den Bürgerwillen durch Bevormundung niedermachende Verwaltung, sture Rechthaberei und eifersüchtig gepflegte Ressortegoismen in den Amtsstuben und bei jenen, deren Einfluß zu oft völlig ungebremst vom Regulativ fürsorglicher, weitsichtiger und damit verantwortungsbewußter Politiker erreichte, was ihnen, nicht aber dem Bürger als Summe von Individuen nützlich ist – all dies ist nur ein Krümel aus dem betonenen Backwerk, an dem sich der einzelne heute die Zähne ausbeißen kann.

Betrunken von einem rasenden Fortschrittsdenken wurde öffentlich geehrt und ausgezeichnet, wer klimaverändernde

Eingriffe in der Natur zuwege brachte, wer mit dem Lineal, und weniger dem Respekt vor den gewachsenen Werten und Zeugnissen der Vergangenheit, die kürzeste Verbindung zwischen zwei Punkten herstellte; egal, was auf diesem Wege in eine sogenannte dynamische Zukunft (der die Ruhe zur schöpferischen Muse fehlt!) alles niedergewalzt und untergepflügt wurde. Preise bekam, wer der architektonischen Charakterlosigkeit und Uniformität ein noch blutleereres Reißbrettgebilde als wissenschaftlich abgesicherten Fortschritt gegenüberstellen konnte. Nur das galt: Fortschritt – den jeder in seinem Sinne definierte, ohne die zu fragen, die damit leben müssen. Die aber durch ihren Unmut, ihr Massenverhalten einen Druck erzeugten, der ökonomisch auch die Uneinsichtigsten, Trotzigsten und Widerspenstigsten den Zwang der Vernunft wieder erkennen läßt: Nichts wie weg aus dieser Stadt, nichts wie weg aus dieser Umgebung.

Denkmal gewordene Rücksichtslosigkeit

Wenngleich Verkehrsberuhigung weder eine Erfindung des kurz „BMBau“ genannten Bonner Veranstalters ist, noch auf eine Initiative dieses Ministeriums zurückgeführt werden kann – es ist sein Verdienst, daß auch Themen zur Sprache kamen, die man für gewöhnlich lieber mit dem Ausdruck erkennender Verlegenheit dort läßt, wo sie keiner sieht. Denn schließlich war's doch eine Demonstration und Dokumentation der zurückliegenden Epoche egoistisch-phantasieloser Planung, einer Denkmal gewordenen Rücksichtslosigkeit und des manifestierten mangelhaften Weitblicks sogenannter Fachleute und gefälliger Wissenschaftler. Man konnte also den Eindruck mit nach Hause nehmen, daß hier nicht neue Reformer und Besserwisser aus Opportunismus eine Show abzogen, sondern integere Fachleute bemüht sind, aus der Vielfalt eingeholter Ansichten und Meinungen einen realisierbaren Weg zu finden, um aus dem Sog erkannter Fehlmaßnahmen herauszukommen.

Intellektueller Reiz

„Nicht zuletzt aber übt die Idee der Verkehrsberuhigung auch einen intellektuellen Reiz auf die Verkehrsplanung aus, die sich damit vor die Aufgabe gestellt sieht, neue positive Ziele aufzugreifen und mit Phantasie und Exaktheit umzusetzen.

Umdenken erforderlich

Dabei kann zugleich demonstriert werden, daß die Bürgerbeteiligung im Gegensatz zur Auffassung älterer Verwaltungsschulen durchaus geeignet ist, die Planung zu verbessern und den Menschen zu helfen, sich in ihrer Stadt heimisch zu fühlen“, schreibt Dr. Wolfgang Neusüß in der „Einführung“ des Forschungsberichts „Verkehrsberuhigung – Ein Beitrag zur Stadterneuerung“. Man kann nur hoffen, daß dieser voller Anregungen steckende Band möglichst vielen Verantwortlichen und Zuständigen der Gewissenserforschung und Selbstbeurteilung dient. Denn schließlich möchte der Minister mit der Veröffentlichung erreichen, „daß ... die Diskussion über Möglichkeiten einer bürgerfreundlichen Umgestaltung unserer Wohnstraßen“ angeregt und vertieft wird. – Auch Sie können dazu beitragen, daß dies beschleunigt geschieht. „Wohnstraßen der Zukunft“ heißt eine lecker und informativ gestaltete Zeitschrift, die das Bundesministerium (Deichmanns Aue, 5300 Bonn 2) für jedermann abrufbar bereithält. Sie kostet nichts, bringt aber dem viel, der nicht nur herumnörgeln, sondern mitgestalten will. Die Zeitschrift regt durch Tips an und eignet sich auch vorzüglich dazu, sie manchem Stadt- oder Gemeinderat unter die für Bürgerwünsche empfindlicher gewordene Nase zu halten. Und sie bereichert nicht zuletzt durch „Das kleine ABC der Verkehrsberuhigung“. Kurzum, sie macht Mut mitzuwirken bei dem, was Bundesminister Dr. Dieter Haack unter anderem in seiner Eröffnungsrede so darstellte: „Nachdem wir gewisse Sättigungsgrenzen im städtischen Straßenbau erreicht haben, kann nun auch die Stadtverkehrspolitik zunehmend auf die Verbesserung der Wohnverhältnisse unserer Stadtbewohner ausgerichtet werden. Der wichtigste Hebel dafür ist die Wohnumfeldverbesserung durch Verkehrsberuhigung.

Die von uns angestrebte Verzahnung von Wohnungspolitik, Städtebaupolitik und Städteverkehrspolitik erfordert ein nahezu vollständiges Umden-





Ein Schild verspricht neue Lebensqualität: Wohnbereiche werden wieder wohnlicher, wie hier in einer älteren Bonner Straße.

ken der bisherigen städtischen Verkehrsplanung".

Wer dies mit dem Finger liest, der merkt, daß hier zwar nicht Tabula rasa gemacht werden soll, wohl aber ein Ministerium, von den grandiosen Fehlern und Rücksichtslosigkeiten der Vergangenheit wachgerüttelt, sich auf seine Aufgaben besinnt. Ganz nach der Erkenntnis: Einen Fehler machen ist menschlich; ihn wiederholen aber ist hirnlos.

Schlicht, einfältig und ungerecht wäre es anzunehmen, daß nun die Autofresser zum Zuge kommen sollen. Es sollen Prioritäten neu formuliert und eine dem demokratischen Grundverständnis entsprechende Partnerschaft geschaffen werden. Haack: „Wir müssen in den städtischen und innergemeindlichen Wohngebieten das Straßenbild grundlegend verändern, um Wohnlichkeit, Stadtgestalt, Umweltqualität und Verkehrssicherheit deutlich zu verbessern.

Im neuen Straßenbild der Wohnviertel sind Kinder, Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer gleichberechtigt. Die Wohnstraße muß eine Art ‚Wohnen vor der Haustür' erlauben." Das hört sich lauschig an, es ist so anheimelnd, daß man nur sagen kann: Nehmen Sie durch eigene Aktivitäten, durch die einer Wohn- oder Straßengemeinschaft den Minister beim Wort, der über einen Coupon auf der dritten Umschlagseite der schon genannten Zeitschrift schreiben – und damit herausfordern ließ: ‚Schreiben Sie uns. Am besten gleich!'" – Tun Sie's!

Erlebbare Realität

„Wir brauchen in Wohnstraßen nur so breite Fahrstreifen, daß sie in einem Tempo von etwa 25 Stundenkilometer befahrbar sind. Dadurch wird zusätzliche Fläche nicht nur für den Fußgänger, für die Kinder, für die Radfahrer gewonnen, sondern auch für das Parken." – Verkehrsberuhigung also nicht als wahlwirksame Utopie, sondern als erlebbare Realität. Erreichbar nicht über noch mehr Schilder, sondern durch Umbauten. Haack: „Die Gestaltung verkehrsberuhigter Wohnstraßen ist nach den bisherigen Erfahrungen nicht teurer als die Herstellung konventioneller Straßen." Straßen mit einem „fußgängerfreundlichen Erscheinungsbild", die durch entsprechende Möblierung nicht nur den Verkehr verlangsamen, sondern „auch noch zu anderen Zwecken nützlich seien, nämlich zum Spielen, zum Sitzen, zum ökologischen Ausgleich oder zum Parken".

Für die Finanzierung soll vor allem eine stärkere Freiheit des Mitteleinsatzes vor Ort erreicht werden. Dies bedeutet, daß eine Umschichtung und Änderung bei den bisherigen Finanzierungsrichtlinien stattfinden muß, die sehr stark beeinflußt sind von den Interessen der Straßenbaufirmen. – Da werden also noch einige Späne fliegen. Zumal die Städte und Gemeinden meist „unwohnliche" Straßen unter anderem deshalb bauen, weil sie anders nicht in den Genuß des leicht und kräftig fließenden Mineralölpfennigs aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz kommen. Und dieser Hahn wird nur aufgedreht bei Straßen, die ihrer Funktion und ihrem Ausbaugrad nach überörtliche Bedeutung haben! Also wird anstelle eines notwendigen, befahrbaren Weges halt eine flächenfressende Betonpiste gebaut. Ist's so unverständlich, wenn man weiß, daß hier oft mehr Geld auf Abnehmer wartet, als von diesen beansprucht, verbaut wird?

Ein weiteres Problem aus dem Berg noch zu klärender Fragen formuliert der Stuttgarter Verkehrsplaner Hans Billinger: „Die Maßnahmen der Verkehrsberuhigung dürfen keine nennenswerte Verlagerung des Autoverkehrs in andere Straßen, an denen gewohnt wird, zur Folge haben." Ganz klar, wie leicht könnten sonst Villenviertel auf Kosten jener mit Sozialwohnungen so ruhig werden, daß nur noch die Fahrzeuge der Anwohner „störten"! Senator Volker Lange in Bonn: „Verkehrsberuhigung kann ... nur dann funktionieren, wenn der zur Verfügung stehende Raum ausreicht, um ein einwandfreies Funktionieren des fließenden und ruhenden Verkehrs zu garantieren." Dies bedeute, daß Straßen, „die aufgrund ihrer Netzverknüpfung ... ein erhebliches Maß an Durchgangsverkehr aufnehmen müssen, für die Verkehrsberuhigung ungeeignet sind". Und damit die an ihnen Wohnenden nicht die Dummen bleiben, müsse ihnen entsprechend entgegengekommen werden: durch Lärmschutzmaßnahmen an den Gebäuden, durch naheliegende Grünanlagen und Ruhezonen, durch „langfristige Umnutzung" (also weg mit den Wohnungen aus solchen Streßräumen). Womit ein weiteres Kernproblem der lobenswerten Initiative angeschnitten ist. Wo's ruhig, großzügig und grün ist – sind die Mieten entsprechend. Will man also durch Wohnumfeldverbesserungen keinen sozialen Vertreibungseffekt mit einplanen, dann muß erstens die Umgestaltung heruntersubventioniert werden und zweitens dafür gesorgt sein, daß die Hauseigentümer den Vorteil, den die öffentliche Hand finanziert hat, nicht über höhere Mieten zu ihrem Nutz und Frommen realisieren.

Experimentieren jetzt zu Ende

„Wir sind an einem Punkt der Zäsur angekommen", verweist Dr. Heiner Monheim, wohl einer der seit vielen Jahren engagiertesten Verkehrsberuhigungs-Fans aus dem Egg-Head-Fond des Bundesministers. „Seit zehn Jahren wird experimentiert. Jetzt ist bekannt, wie man's macht. Alle Parteien haben die Verkehrsberuhigung in ihren Grundsatzprogrammen gefordert. Also:

Die Zeit des schüchternen Herumexperimentierens, die sollte vorbei sein."

Wolfgang Schachermeier

1:400.000 ist besser als 1:500.000. Der Aral Auto-Atlas hat den größeren Maßstab.

Der gründlichste Maßstab ist 1 : 1 – aber so würden Deutschland und Europa in kein Buch passen. Darum hat Aral für seine Deutschland-Darstellung im Aral Auto-Atlas den Maßstab 1 : 400.000 gewählt. Der ist um 25% größer als der übliche von 1 : 500.000.

Im Maßstab 1 : 500.000 finden Sie dann die Benelux- und Alpenländer einschließlich Italien bis Rom, 1 : 1.000.000 Frankreich und 1 : 4.000.000 Europa.

Daß wir uns auch im Detail sehr viel Mühe gegeben haben, sehen Sie auf rund 100 Seiten mit genauen Plänen europäischer Städte. Der Stadtplan von Aachen zum Beispiel hat den Groß-Maßstab 1 : 15.000 – Sie können genau erkennen, daß Sie von der Jesuitenstraße aus 4 Parkhäuser erreichen.

Im Ortsregister Deutschland und Europa sind insgesamt rund 50.000 Orte verzeichnet. Und dazu gibt es einen kleinen Sprachführer in Englisch, Französisch und Italienisch. Ebenfalls eine sehr nützliche Sache – auch wenn Sie mit dem Aral Auto-Atlas nicht mehr nach dem Weg fragen müssen.





Deutschlands Autopartner Nr. 1

DM 32,50.

Erhältlich an Aral-Tankstellen, im Buchhandel und in den Buchabteilungen der Kaufhäuser.

T 1/9

Gefährdete Ölversorgung – Wachstumsbremse für die Bundesrepublik?

Schon 1972 hat der Club of Rome „die Grenzen des Wachstums" in das Bewußtsein der Öffentlichkeit gerückt. Im Erscheinungsjahr wurden die Untersuchungsergebnisse zwar überwiegend als eine intellektuelle Glanzleistung angesehen, aber nicht so recht ernstgenommen. Nur kurze Zeit darauf verdeutlichte die Ölpreiskrise, wie störanfällig die Weltwirtschaft ist, wenn Unregelmäßigkeiten in der Rohstoffversorgung auftreten. Der zweite Bericht (1974) des Club of Rome „Menschheit am Wendepunkt" relativierte die behaupteten düsteren Entwicklungsperspektiven, gab auch Anhaltspunkte, welche Überlebensstrategien in Betracht kommen könnten, aber Grenzen des Wachstums wurden weiterhin als unvermeidbar angesehen. Darauf weist das Ifo-Institut in einer jüngst erschienenen Analyse (ifo-schnelldienst 17–18/79) hin und führt weiter aus, daß aus heutiger Sicht bereits ein verlangsamtes weltwirtschaftliches Wachstum für die 80er Jahre abzusehen sei, das vermutlich in Zusammenhang mit der Ölversorgung stehen wird.

Die Bundesregierung verfolgt in ihrer Energiepolitik bereits seit einigen Jahren die Devise „Weg vom Öl". In diesem Kalkül hat sie auch der Kernenergie einen hohen Stellenwert eingeräumt. Ob diese Strategie tatsächlich effizient und ob sie realisierbar ist, bedarf nicht erst seit dem Reaktorunfall in Harrisburg und der Gorleben-Entscheidung einer genaueren Überprüfung. Eines kann an dieser Stelle den einzelnen Untersuchungsergebnissen vorweggenommen werden: Das Ziel, mit einer verstärkten Wachstumspolitik in der Bundesrepublik in den achtziger Jahren Vollbeschäftigung zu erreichen, erscheint vom Energieangebot her gesehen illusorisch. Selbst bei einem Wachstumspfad von jahresdurchschnittlich vier Prozent, wie im Energieprogramm der Bundesregierung zugrunde gelegt, wäre dieses Ziel nicht zu erreichen gewesen. Sofern es dazu kommen sollte, daß keine weiteren Kernkraftwerke in Betrieb genommen werden, erscheint es sogar noch nicht einmal gewährleistet, daß die Energieversorgung ein etwas verlangsamtes Wirtschaftswachstum sicherstellen kann. Damit könnte das eintreten, was eigentlich immer ausgeschlossen werden sollte: Die Energieversorgung limitiert das Wirtschaftswachstum.

Am Beispiel der Energieversorgung wird zugleich deutlich, daß nicht nur die Rohstoffversorgung eine quantitative Wachstumsbremse darstellen kann. Fehleinschätzungen hinsichtlich der technischen Entwicklung und der Innovationsbereitschaft unserer Gesellschaft kommt eine vergleichbar große Bedeutung zu. Ob sich die Bereitschaft erhöht, die Innovationsrisiken einzugehen, die beispielsweise mit der Kernenergie verbunden sind, ist heute noch nicht abzusehen. Gegenwärtig muß darauf geachtet werden, daß alle Möglichkeiten in Betracht gezogen werden, eine Energieversorgungslücke auszuschließen. Appelle und Programme zum Energiesparen sind darin eingeschlossen, auch wenn dadurch das quantitative Wirtschaftswachstum zusätzlich abgebremst würde.

Erdöl – Problemenergie Nr. 1

Im Energieprogramm der Bundesregierung (Basisfall der 2. Fortschreibung von 1977) wird für 1985 ein Mineralölverbrauch der Bundesrepublik von rund 157 Millionen Tonnen angenommen. Um den echten Versorgungsbedarf darzustellen, wurden in diesen Prognosewert der nichtenergetische Bedarf (fast 25 Millionen Tonnen), der militärische Bedarf (knapp 2 Millionen Tonnen) und der Ölbunkerbedarf der Seeschiffahrt (rund 3,5 Millionen Tonnen), nicht aber der Rohölbedarf für die Erzeugung von Mineralölprodukten für den Export (der 1978 fast 7 Millionen Tonnen betragen hatte) einbezogen. Zwar kann unterstellt werden, daß bei Rohölknappheit keine großen Rohölmengen für Produktexporte verarbeitet werden, der Export wird jedoch nicht vollständig zum Erliegen kom-

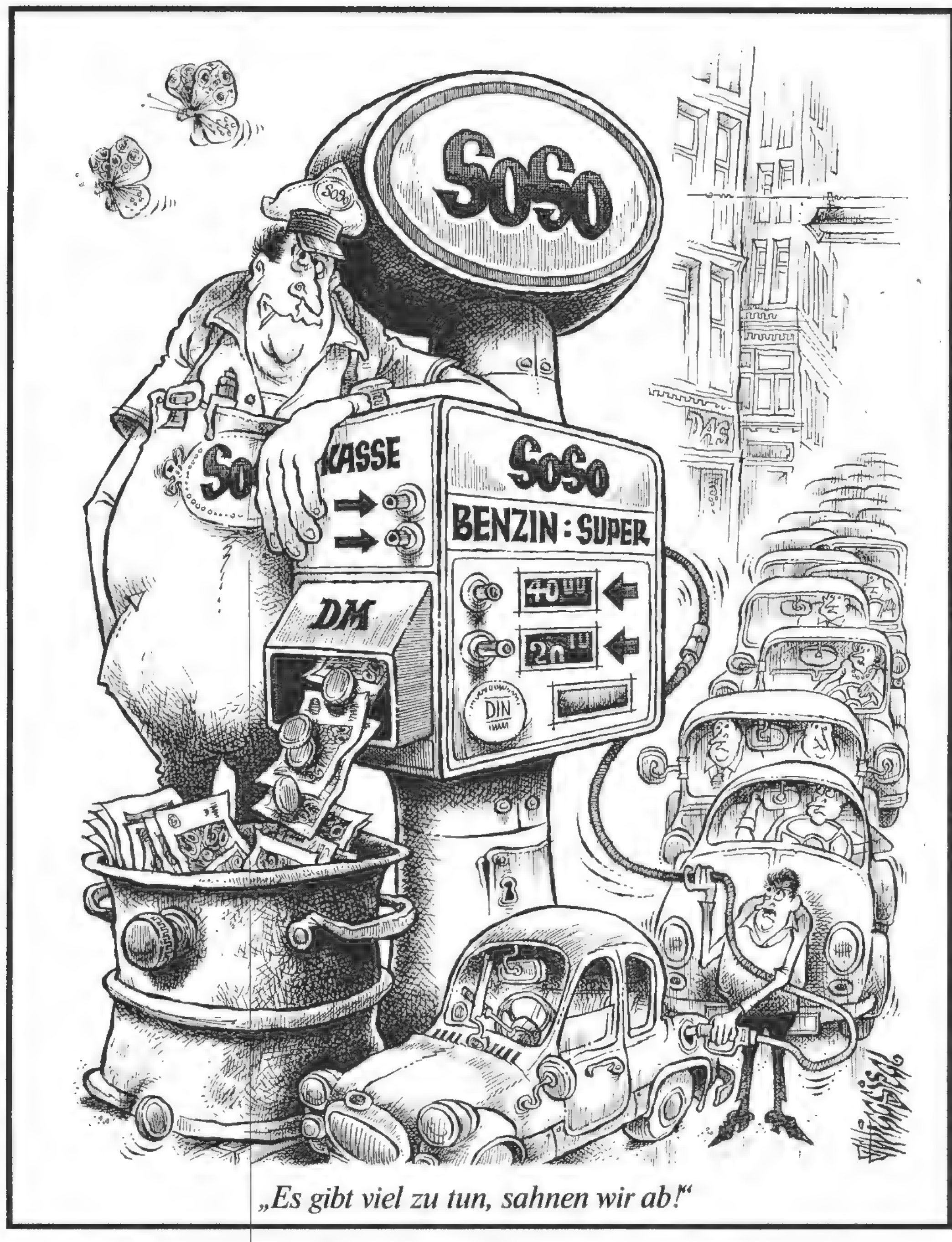
men, da es sich oft um Warenbewegungen zwischen Unternehmen mit gleicher Konzernmutter und Verkäufe aus grenznahen Raffinerien handelt. Die Deckung des bundesdeutschen Ölbedarfs kann entsprechend der geringen Menge an sicheren und wahrscheinlichen eigenen Reserven (rund 70 Millionen Tonnen) trotz einer Steigerung des Entölungsgrades der Quellen durch sekundäre und tertiäre Fördermethoden (auf durchschnittlich 40 Prozent) nur mit einem Beitrag von 6–7 Millionen Tonnen aus einheimischer Förderung erfolgen.

Der daraus errechenbare Importbedarf von 150 Millionen Tonnen (beziehungsweise die Importabhängigkeit von 95 Prozent) muß allerdings aufgeteilt werden auf Einfuhr von unverarbeitetem Rohöl und auf Mineralölprodukte. Da vorerst keine Erhöhung der Raffineriekapazität in der Bundesrepublik geplant ist, können 1985 im Inland maximal nur 130 Millionen Tonnen verarbeitet werden, so daß (abzüglich des Raffinerieeigenverbrauchs) mindestens 18 Millionen Tonnen an Produkten importiert werden müssen. Dabei wurde unterstellt, daß die unterdessen erfolgte Erhöhung der Weiterverarbeitungskapazität (Konversionsanlagen) eine bedarfsgerechtere Erzeugungsstruktur und damit eine höhere Raffinerieauslastung ermöglicht. Die erforderlichen Produktimporte werden jedoch höher ausfallen, vor allem wenn besonders preisgünstige Angebote aus dem Ausland vorliegen oder wenn die Produktpalette des deutschen Bedarfs stärker vom Raffinerieausstoß abweicht. Dabei ist auch von Bedeutung, ob der Mineralölverarbeitungsindustrie jene Rohölsorten (zum Beispiel leichte oder schwere Provenienzen) auf dem Weltmarkt angeboten werden, die eine der produktspezifischen Nachfrage und den Umweltschutzvorschriften (zum Beispiel bezüglich des Schwefelgehaltes) entsprechende Erzeugung ermöglichen.

Die Höhe der Ölreserven in den weltweiten Lagerstätten ist ein wichtiges Datum für die Abschätzung der künftigen Förder- und Exportpotentiale und damit letztlich auch für die Möglichkeit, den deutschen Importbedarf auf dem Weltölmarkt zu decken. Insofern ist die Konfusion hinsichtlich der verschiedenen Reservebegriffe und die Diskrepanz bei den veröffentlichten Reserveziffern beklagenswert.

Als physische Rohstoffvorräte können die faktisch in der Erdkruste vorhandenen, jedoch nicht quantifizierten (endlichen, kurzfristig also nicht vermehrbaren) Vorkommen bezeichnet werden. Vermutete Vorräte sind jene, die aufgrund theoretischer Erwägungen, geologischer Berechnungen und Messungen (zum Teil durch Analogieschlüsse aus bekannten Vorkommen oder Probebohrungen), also entsprechend der Struktur und Lage der Gesteinsformationen für möglich gehalten werden. Wahrscheinliche Reserven sind geschätzt auf Basis bereits getätigter Funde in der Region; sie sind ökonomisch abbauwürdig und technisch abbaubar. Sichere Reserven sind durch Produktionsbohrungen im Feld nachgewiesen sowie ökonomisch und technisch gewinnbar. Sollen Reserveangaben vergleichbar sein, müssen nicht nur einheitliche Definitionen angewandt, sondern auch noch weitgehend gleiche Prämissen hinsichtlich des künftigen technologischen Standes des Abbaus (inklusive des Entölungsgrades), der künftigen Kosten der Ölförderung (inklusive Aufbereitung und Transport) und der voraussichtlichen Markterlöse zugrunde gelegt werden. Diskrepanzen der Reserveschätzungen (um mehr als 50 Prozent) beruhen außerdem auch auf tendenziell manipulierten Angaben je nach der bestehenden Interessenlage (zum Beispiel verknappungsmotivierte Preispolitik, Bedarf an Fremdkapital, außenpolitische und militärpolitische Ziele). Das erhellt, daß die Reservezahlen im Zeitablauf auch ökonomischen, außerökonomischen und technischen Einflüssen unterliegen.

Derzeit rechnet man mit sicheren Weltreserven in Höhe von 89 Milliarden Tonnen; die wahrscheinlichen Reserven werden mit 250 Milliarden Tonnen beziffert. Die Höhe der darüber hinaus vermuteten Vorräte spielt für die mittelfristige Betrachtung insofern eine Rolle, als sie die Konzessions- und Förderpolitik der Ölstaaten beeinflußt. Das gilt auch für die gigantischen Ölvorräte in Ölschiefervorkommen (rund 500 Millionen Tonnen) und Ölsanden (300 Millionen Tonnen), deren Abbau kostenbe-



„Es gibt viel zu tun, sahnen wir ab!"

dingt erst bei Ölpreisen über 30 US-Dollar/Barrel und bei Lösung der Umweltschutzprobleme (hoher Abraumanfall) in größerem Maß erfolgen kann. Kleinere Mengen werden bereits in Kanada, China und der Sowjetunion gewonnen.

Förderkapazität vorerst ausreichend

Seit Beginn einer Erdölförderung in großem Maßstab vor 120 Jahren sind weltweit bis heute fast 57 Milliarden Tonnen gefördert worden. Berücksichtigt man, daß derzeit die gesamte Förderkapazität nur zu etwa 85 Prozent genutzt wird und daß aufgrund verstärkter Explorationsaktivitäten, vor allem in den Nicht-OPEC-Regionen, und durch verbesserte Fördertechnologien jährlich rund zwei Milliarden Tonnen an Ölreserven neu nachgewiesen werden, kann davon ausgegangen werden, daß die Ölförderung während der achtziger Jahre von 3,2 auf 4,4 Milliarden Tonnen ansteigt. Die Relation Reserven/Förderung hätte sich damit bis Anfang 1990 allerdings auf 18:1, also auf einen bereits kritischen Wert verschlechtert.

Da auf die OPEC-Länder zur Zeit zwei Drittel der Ölreserven und fast die Hälfte der Ölförderung entfallen, wird das Ausmaß der künftigen Ölbedarfsdeckung schwergewichtig von den 23 Staaten dieses Kartells entschieden. Voraussichtlich wird man hier bei der Nutzung der (rund 2 Milliarden Tonnen pro Jahr betragenden) Förderkapazität, also bei der Exportpolitik, verstärkt eine Strategie der tendenziellen Mengenverknappung verfolgen, auch wenn intern bislang noch keine Einigung auf Förderquoten durchgesetzt werden konnte. Diese Politik zielt auf Erlösoptimierung und Streckung der begrenzten Vorräte, zumal die Kapitalabsorption einzelner Länder gering ist und die Erlöse (im Gegensatz zu den Ölreserven) der Kaufkraftentwertung unterliegen. Es muß damit gerechnet werden, daß der Einfluß der in den OPEC-Staaten tätigen ausländischen Ölunternehmen auf die Höhe der Ölförderung künftig noch weiter abnimmt. So werden die OPEC-Staaten kaum von der Möglichkeit Gebrauch machen, ihre Ölförderung während der achtziger Jahre von 1,5 auf 2,2 Milliarden Tonnen pro Jahr zu steigern, sondern diese vermutlich bei 2 Milliarden Tonnen pro Jahr begrenzen.

Das weltweite Ölexportvolumen eines Jahres entspricht der Summe der über den Inlandsbedarf hinausgehenden Fördermengen der einzelnen Länder, wobei es in der Jahresbetrachtung Abweichungen wegen unterschiedlicher Lagerhaltung und auf dem Transport befindlicher Mengen gibt. Eine langfristige Hortung von Ölbeständen durch Förderländer wird aus Kostengründen, abgesehen von normalen und strategischen Vorräten, kaum stattfinden. Somit impliziert die Entscheidung über die Ausschöpfung der Förderkapazität außer Vorstellungen hinsichtlich des Inlandsbedarfs auch die verfolgte Exportpolitik. 1985 wird der Rohöl-Förderplafond weltweit voraussichtlich 3,7 Milliarden Tonnen betragen und bei einem Inlandsbedarf der Förderländer von rund 1,7 Milliarden Tonnen ein Exportvolumen von etwa 2 Milliarden Tonnen ermöglichen. Dieser Wert ergibt sich jedoch nur rechnersich, da zum einen die grenzüberschreitenden Lieferungen höher liegen werden, weil (abgesehen von Durchschleusungen und Weiterverkauf) aus geographischen Gründen zwecks Einsparung von Transportkosten und wegen des Bedarfs an bestimmten Ölsorten auch Defizitländer Öl verkaufen und Überschußländer Öl einführen (zum Beispiel die USA und die Sowjetunion). Zum anderen wird Rohöl bereits in den Förderländern verarbeitet und als Produkt an den Markt geführt, wodurch das gesamte Rohölangebot reduziert wird. So dürfte sich der Rohölmarkt künftig schon deshalb verengen, weil zum Beispiel die OPEC-Länder einen höheren Anteil am Verarbeitungs- und Vertriebsgeschäft (downstream) fordern. Daß sie deshalb ihre Raffineriekapazität zwischen 1975 und 1980 fast verdreifachen, ist vor allem für die westeuropäischen Industrieländer in Anbetracht ihrer Raffinerieüberkapazitäten eine ungünstige Tendenz.

Aus der Welt der fröhlichen Farben

Köpfchen muß man haben

Lackschäden sind nicht alle gleich. Da gibt es Krater, verletzte Flächen, Kratzer. Meistens sogar alles auf einmal.

Jeder Schaden setzt eine andere Lösung voraus: Hier Tupfen – dort Sprühen; das Handwerkszeug sollte also vielseitig sein. AUTO-K hat das Problem erkannt und richtig gelöst. Deshalb gibt es von AUTO-K das Spray-Set, die „Lackierwerkstatt im Taschenformat". Mit allem, was dazu gehört:

- das Pinselchen, um Krater auszutupfen;
- die Spachtelklinge, um zu spachteln;
- die Spachtelmasse, um z. B. Kratzer auszufüllen;
- das Wasserschleifpapier, um unebene Stellen zu glätten;
- die Gebrauchsanleitung, für alle Fälle.

Und das Schönste: Dieses Zubehör ist im Preis inbegriffen. Nicht ganz selbstlos übrigens. Ihr Vorteil, lieber Autofahrer, nützt am Ende auch dem Hersteller; denn immer mehr „Selbermacher" greifen zum verbrauchergerechten Spraylack-Set von AUTO-K. Weil es so gut und praktisch ist. Und alles komplett im Deckel steckt: im Köpfchen. Tja: Köpfchen, Köpfchen.



AUTO-K-LACK Peter Kwasny GmbH & Co., 6953 Gundelsheim, West-Germany, Telefon (06269) 1061–1063, Telex 0466135



Spraylacke, Lackstifte, Spachtelmaterialien, Lackier-Vorbereitungsmaterialien, Pflegemittel, Do-it-yourself-Produkte

Besuchen Sie Auto-K auf der IAA in Frankfurt, Halle 6, OG, Stand 6113 oder der DIY in Essen, Halle 5, Stand 533.

Selbst eine einigermaßen gesicherte Aussage hinsichtlich des Ölexportangebotes auf dem Weltmarkt der achtziger Jahre erlaubt erst dann einen Rückschluß auf das tatsächliche, ungehindert nutzbare Ölangebot, wenn man von den bereits langfristig fest kontrahierten Exportmengen abstrahiert. So existieren umfangreiche Lieferbindungen der OPEC-Staaten, meist auf Kompensationsbasis von Lieferungen an Industrieausrüstungen und Waffen. Auch die Ölexporte der Sowjetunion beruhen großenteils auf festen Lieferverpflichtungen im COMECON. Eine Relativierung der Zahlungen über das Ölangebot ist notwendig wegen des starken Einflusses der multinationalen Ölgesellschaften, die große Mengen eigenen Öls naturgemäß zuerst ihren Tochtergesellschaften anbieten und damit regionale Dispositionen treffen. Insofern muß die Frage nach dem Ölimportpotential für jedes einzelne Land beantwortet werden, zumal auch Transportentfernungen ins Kalkül einbezogen werden müssen.

Für die Bundesrepublik liegen die Importmöglichkeiten schon deshalb recht günstig, weil fünf der sieben größten Ölgesellschaftern der Welt (sogenannte big sisters), nämlich Esso, Texaco, Mobil Oil, Shell und BP, Tochtergesellschaften mit eigenen Raffinerien (derzeit die Hälfte der einheimischen Kapazität) in Deutschland mit Rohöl beliefern. Darüber hinaus verfügt das deutsche Unternehmen Veba über eine langfristige Liefergarantie der BP in Höhe von 2 Millionen Tonnen pro Jahr. Das gesamte für die Bundesrepublik potentiell offenstehende internationale Rohölangebot kann mangels entsprechender Daten nur der Größenordnung nach geschätzt werden; es dürfte während der achtziger Jahre bei 600 bis 800 Millionen Tonnen pro Jahr liegen. Inwieweit jedoch ein Zugriff auf dieses Potential zur Deckung des Importbedarfs möglich ist, wird von unserer Position im Wettbewerb mit den anderen Importinteressenten und von der deutschen Importpolitik entschieden.

Günstige Konkurrenzsituation

Seit der Irankrise Ende 1978 ist der internationale Erdölmarkt erneut zu einem Verkäufermarkt geworden, und auch in den achtziger Jahren wird zwischen den ölimportierenden Staaten beziehungsweise den Ölgesellschaften ein intensiver Wettbewerb um das Ölangebot stattfinden. Dessen Schärfe wird stark beeinflußt von der Nachfrageentwicklung der USA, wohin derzeit bereits jedes vierte verkaufte Öl-Barrel geht. Hatten die USA Ende der fünfziger Jahre durch eine Einfuhrsperre einen Zusammenbruch des Ölpreises am Weltmarkt (und damit die Gründung der OPEC) ausgelöst und so die Weichen zum Siegeszug des Öls in den Energiebilanzen der westlichen Industrieländer (und für deren Ölimportabhängigkeit) gestellt, so beruht die derzeitige Ölknappheit dagegen weitgehend auf den immens hohen (seit 1973 wieder freigegebenen) Ölimporten der USA. Diese sind das Ergebnis einer verfehlten Energiepreispolitik: Das Einfrieren der Preise für das vor 1973 in den USA entdeckte Rohöl bei 5,85 US-Dollar/Barrel (also bei rund einem Drittel des durchschnittlichen Weltmarktpreises vom Mai 1979) hat entscheidend dazu beigetragen, daß der bis 1974 größte Ölförderstaat den wachsenden Ölhunger seiner Verbraucher 1978 lediglich zu 55 Prozent (1970 noch zu 77 Prozent) aus eigenen Quellen stillen konnte. Das stufenweise (1981 beendete) Heraufschleusen der US-Rohölpreise auf das Weltmarktniveau wird in den USA eine verstärkte Explorations- und Fördertätigkeit zeitigen. Andererseits wird durch Kostenüberwälzung auf die Produktpreise und durch weitere Energiesparmaßnahmen das Wachstumstempo des Ölverbrauchs in den USA voraussichtlich nachhaltig gebremst. Insofern könnte hier die Ölimportnachfrage bis 1990 langsamer als das internationale Ölangebot steigen und dann unter 450 Millionen Tonnen liegen. Die Verringerung des Importanteils würde 1990 zugunsten anderer Interessenten mehr als 100 Millionen Tonnen Öl auf dem Weltmarkt freisetzen.

Bei dieser Rechnung wurde unterstellt, daß der Ölverbrauch im Durchschnitt der achtziger Jahre weltweit nur noch 2,6 Prozent (auf rund 3,6 Milliarden Tonnen im Jahre 1985 und auf etwa 4,1 Milliarden Tonnen in 1990) und das Importangebot um 2,4 Prozent zunimmt (der Selbstversorgungsgrad

also leicht steigt) – und zwar in der Dritten Welt etwas stärker als in den Industriestaaten. Einen Wettbewerbsvorteil hat die Bundesrepublik wegen der hier weitgehend marktwirtschaftlichen, also freien Bildung der Ölproduktpreise, die die Importunternehmen in die Lage versetzt, bei Knappheit auch verteuerte Ölangebote zu akzeptieren, weil – leichter als in den zahlreichen Ländern mit staatlich fixierten Preisen – die Kostenerhöhungen weitergewälzt werden können. Der zweite Vorteil beruht auf den umfangreichen Devisenbeständen und Zahlungsbilanzüberschüssen, die auch in den achtziger Jahren – im Gegensatz zu den meisten anderen Staaten – keine Ölimportbeschränkungen erfordern werden. Auch die außenpolitischen Beziehungen und Aktivitäten der Bundesrepublik sind künftig voraussichtlich nicht so schlecht, daß von dieser Seite her gravierende Ölimporthindernisse zu erwarten wären. Mit Nicht-OPEC-Staaten (zum Beispiel Mexiko) könnten zusätzlich Lieferverträge auf bilateraler Basis geschlossen werden. Zollhindernisse wurden für den deutschen Markt bisher nicht aufgebaut und sind vorläufig auch wenig wahrscheinlich.

Selbstauferlegte Beschränkungen der Bundesrepublik beim Abschluß von Importkontrakten könnten sich aus der – im Interesse hoher Versorgungssicherheit verfolgten – Politik einer geopolitischen Diversifizierung der Importquellen herleiten. Nach dem Verarbeitungsprogramm der bundesdeutschen Raffinerien sollen 1979 immerhin noch 82 Prozent aller Rohölimporte (vergleiche Tabelle) aus dem OPEC-Bereich und den arabischen Staaten außerhalb der OPEC kommen (der Anteil dieser Staaten an den Weltreserven beträgt 75 Prozent). Bis 1985 wird sich diese Abhängigkeit voraussichtlich auf rund zwei Drittel verringern. Hinzu kommt, daß einige potente Lieferländer schon aus Gründen der Transportentfernung (zum Beispiel Indonesien) für eine Belieferung unseres Marktes kaum in Frage kommen, zumal, wenn große Importländer (zum Beispiel Japan) wesentlich näher liegen. Hinsichtlich von Öleinfuhren aus dem Ostblock be-

Rohölimportabhängigkeit der Bundesrepublik Deutschland nach dem Verarbeitungsprogramm für 1979

Exportland	Geplanter Import 1979		Förderung 1978		Anteil an Weltförderung	Anteil an Weltreserven
	Millionen Tonnen	Anteil Prozent	Millionen Tonnen	Anteil a) Prozent	Prozent	Prozent
Libyen	18,6	18,0	95,0	4,4	3,1	3,6
Iran	18,6	18,0	255,0	11,8	8,3	8,9
Saudi-Arabien	12,7	12,3	410,0	19,0	13,4	25,9
Nigeria	11,9	11,5	95,0	4,4	3,1	2,8
Großbritannien	9,5	9,2	53,5	2,5	1,8	2,5
Algerien	8,3	8,0	59,0	2,7	1,9	0,9
Ver. arab. Emirate	7,7	7,5	89,2	4,2	2,9	4,6
Norwegen	5,9	5,7	17,8	0,8	0,6	0,9
UdSSR	2,5	2,4	572,5	26,6	18,7	10,9
Irak	1,8	1,7	115,0	5,3	3,8	4,8
Kuwait	1,2	1,2	110,0	5,1	3,6	10,8
Venezuela	1,0	1,0	108,0	5,0	3,5	2,9
Syrien	0,9	0,9	10,5	0,5	0,3	0,3
Gabun	0,9	0,9	11,0	0,5	0,4	0,3
Tunesien	0,8	0,8	4,7	0,2	0,2	0,2
Ägypten	0,5	0,5	27,5	1,3	0,9	0,5
Indonesien	0,3	0,3	82,0	3,8	2,7	1,6
Oman	0,1	0,1	16,0	0,8	0,5	0,4
Katar	0,04	0,0	23,5	1,1	0,8	0,6
	103,24	100	2 155,2	100	70,5	83,4
davon OPEC	83,04	80,4	1 452,7	67,3	47,5	67,7

a) Anteil an der Gesamtförderung jener Staaten, die Öl in die BRD exportieren.

Quelle: Arbeitsgemeinschaft Erdölverarbeitung: Stand Januar 1979, ifo-Institut.

steht ein Einfuhrkontingent in Höhe von 4,4 Millionen Tonnen.

Auf schmalem Grat in die neunziger Jahre

Aus dem bisher Dargestellten kann geschlossen werden, daß die Bundesrepublik in den achtziger Jahren keine dramatischen Konsequenzen aus der weltweiten Ölversorgungssituation zu ziehen hat. Beträgt der gesamte Ölimportbedarf in dieser Periode (abzüglich der Deckung aus deutschen Ölquellen) durchschnittlich 145 Millionen Tonnen pro Jahr, so reduziert sich dieser Wert um schätzungsweise 30 Millionen Tonnen Rohöl (die nicht benötigt werden, weil statt dessen Ölprodukte eingeführt werden) auf 115 Millionen Tonnen Rohölimportbedarf. Eine weitere Reduzierung des Importbedarfs um durchschnittlich 15 Millionen Tonnen erscheint gerechtfertigt, da Bezüge aus ausländischen Ölquellen, die ganz oder teilweise im Eigentum deutscher Unternehmen stehen, zunehmend an Bedeutung gewinnen. Bundesdeutsche Ölunternehmen (vor allem Wintershall, Gelsenberg, Union Kraftstoff, Gewerkschaft Elwerath) beziehungsweise deren Gemeinschaftsunternehmen Deminex sowie Tochtergesellschaften ausländischer Ölkonzerne entfalteten – zum Teil mit umfangreichen Bundesmitteln unterstützt – eine lebhafte Explorations- und Fördertätigkeit in rund 25 überseeischen und zehn europäischen Ländern (zum Teil Offshore) beziehungsweise kauften sich in fündige Felder oder ausländische Gesellschaften ein. Durch diese Aktivitäten kann der deutsche Importbedarf schätzungsweise um 10 bis 15 Prozent auf rund 100 Millionen Tonnen geschmälert werden.

Außerdem steht zu erwarten, daß die als Reaktion auf die momentan drohende Ölverknappung hierzulande getroffenen zusätzlichen energiepolitischen Maßnahmen, die entsprechenden Verbraucherreaktionen und ein schwächeres Wirtschaftswachstum den Ölbedarf bis 1990 um rund 10 Millionen Tonnen pro Jahr unter die Marke des Energieprogramms der Bundesregierung drücken werden. Dadurch würde der nach dem obigen Ansatz berechnete Rohölimportbedarf deutlich unter die 100-Millionen-Tonnen-Grenze fallen und damit nur rund ein Siebtel des geschätzten freien Weltangebots an Rohöl beanspruchen.

Sollten trotzdem die Importe (bei Ausschöpfung der Angebote) knappheitsbedingt um 7 Prozent oder mehr unter dem Bedarf liegen, tritt für die Bundesrepublik als Mitglied der Internationalen Energie-Agentur (IEA) nach deren Statuten automatisch das sogenannte „Oilsharing" in Kraft, das heißt es erfolgt ein Defizitausgleich durch besser gestellte Partner (zum Beispiel Großbritannien).

Verschärfte Knappheitssituationen durch politische Einwirkungen, Katastrophen oder extreme Winter können künftig kurzfristig durch die umfangreichen Pflichtvorräte und normalen Lager der Ölgesellschaften (rund 45 Millionen Tonnen), die Bundesreserve (10 Millionen Tonnen) und die Verbraucherbestände (etwa 15 Millionen Tonnen) aufgefangen werden; diese Vorräte entsprechen fast einem Halbjahresverbrauch.

Die Ölmarktsituation wird nicht ohne Konsequenzen für die Lebenshaltungskosten bleiben. Da Öl Preisführer der anderen Energieträger ist, werden sich die realen Rohöl-Preissteigerungen deutlich im allgemeinen Preisniveau widerspiegeln. Auch wenn sich zur Zeit eine Erhöhung der Weltmarktpreise im Durchschnitt nur zu rund 60 bis 65 Prozent auf das Niveau der Ölproduktpreise niederschlägt, weil die Transport-, Lager-, Verarbeitungs- und Vertriebskosten sowie die steuerlichen Belastungen wesentlich langsamer steigen, wird beispielsweise die Rohölverteuerung von 1979 – die schätzungsweise 20 Prozent betragen dürfte – mit knapp 1 Prozentpunkt auf den Lebenshaltungskostenindex durchschlagen. Fühlbare Konsequenzen wird es für die Verkehrssektoren und für jene 12 Industriesektoren geben, deren direkte und indirekte Rohöl-Kostenbelastung mehr als 3 Prozent des Bruttoproduktionswertes beträgt. Hier können sich mittelfristig strukturelle Probleme ergeben, die sich jedoch auf die Binnenwirtschaft beziehen, da die ausländischen Konkurrenten ähnliche Belastungen zu tragen haben.



















Beilagenhinweis:

Diese Ausgabe enthält in Teilauflage Prospekte der Firma EKAWERK, 4934 Horn-Bad Meinberg, und der Firma Cellofoam Deutschland GmbH, 7950 Biberach/Riß.



Sparen durch Abmelden

Von Wolfgang Vogt

Sparen und doch fahren ist nicht nur das Motto dieses LENKRAD-Heftes. Es ist das Thema, über das sich viele Autofahrer Gedanken machen im Hinblick auf rundum gestiegene Kosten, vor allem des Treibstoffes. In erster Linie geht es dabei natürlich um technische und fahrtechnische Dinge. Doch auch das Wissen um rechtliche Gegebenheiten kann helfen, Geld zu sparen im Zusammenhang mit dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs.

Das gilt jedenfalls dann, wenn man sein Fahrzeug stillegt, sei es für die Dauer eines längeren Urlaubs ohne Auto, einer Krankheit oder einfach einer Zeit, während der man das Fahrzeug kaum benutzt, etwa während der Winterzeit. Man spart dann Steuer und vor allem Versicherung. Was es dabei zu beachten gilt, soll hier dargestellt werden.

Wenn man sich überlegt, ein Fahrzeug vorübergehend stillzulegen, muß man wissen, daß dies in verschiedener Hinsicht Auswirkungen hat.

Das Fahrzeug ist amtlich zugelassen, versteuert und versichert, und folglich muß jede Stelle, die hiermit zu tun hat, benachrichtigt werden. Das bedeutet also Benachrichtigung

- der Zulassungsstelle,
- des Finanzamts,
- des Versicherers.

Etwas tun muß man also schon, etwas schreiben auch, der Sparerfolg fällt einem nicht einfach in den Schoß. Wert ist es allemal, diese verhältnismäßig kleine Mühe auf sich zu nehmen, wenn man ein Fahrzeug für mehrere Wochen oder Monate nicht benutzen will.

Abmeldung bei der Zulassungsstelle

Jede Veränderung der tatsächlichen Verhältnisse des Fahrzeugs ist der zuständigen Zulassungsstelle mitzuteilen (§ 27 Abs. 1 StVZO Straßenverkehrs-Zulassungsordnung).

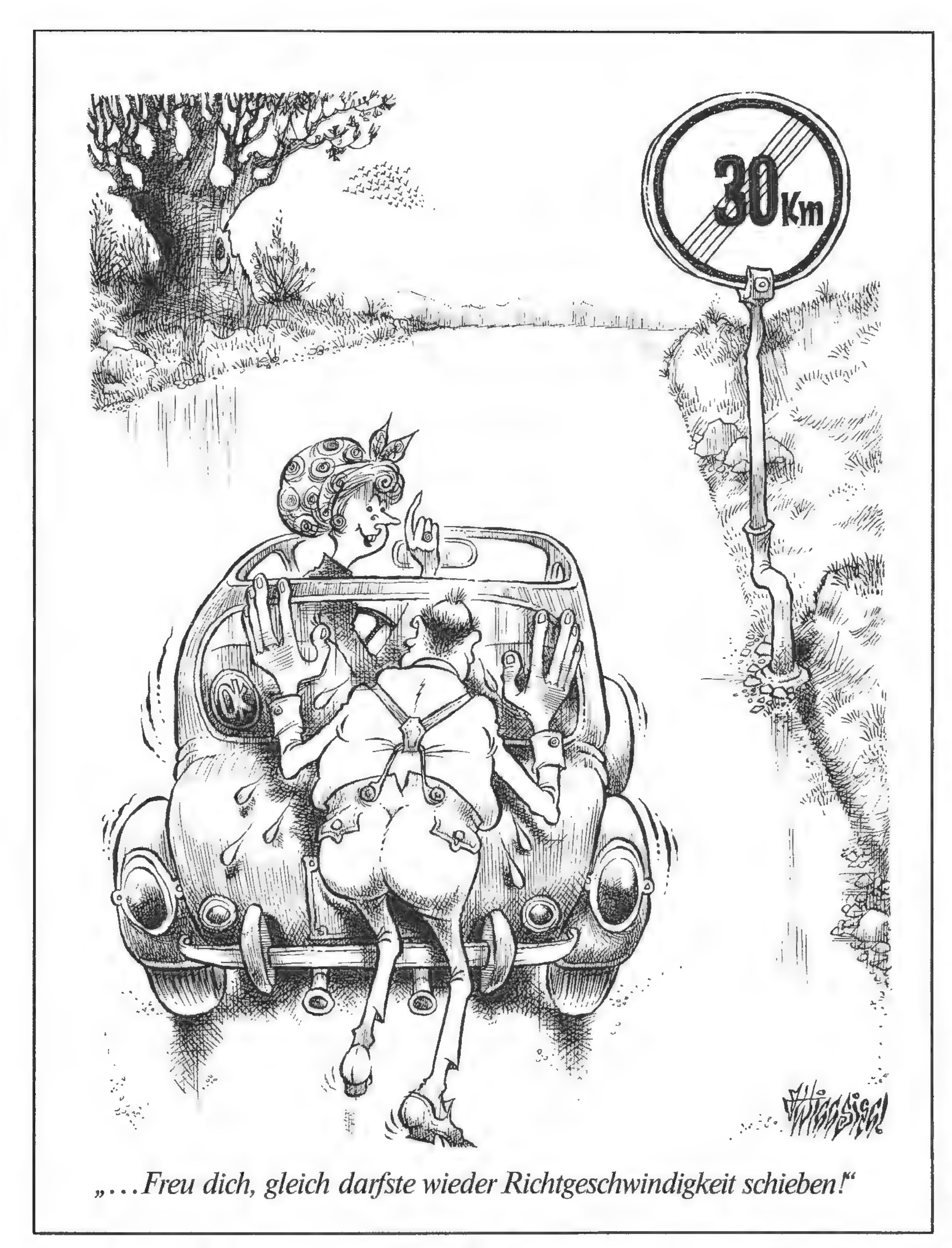
Anzuzeigen ist daher auch die vorübergehende Abmeldung des Fahrzeugs. Das geschieht dadurch, daß der Kfz-Brief und die Kennzeichen des Fahrzeugs der Zulassungsstelle vorgelegt werden. Im Brief wird dann ein Vermerk über die vorübergehende Stillegung angebracht, die Kennzeichen werden entstempelt. Damit ist das Fahrzeug nicht mehr zum Verkehr zugelassen und darf auch nicht mehr benutzt werden.

Will man das Fahrzeug wieder – etwa nach Ablauf von zwei Monaten – zum Verkehr zulassen, hat man wieder mit Brief und Kennzeichen zur Zulassungsstelle zu gehen. Im Brief wird dann die Beendigung der vorläufigen Stillegung vermerkt und die Kennzeichen werden neu gestempelt.

Das ist alles relativ einfach zu machen und mit zwei Gängen zu erledigen. Es ist die einzige Tätigkeit, die nicht durch Telefonieren oder Schreiben allein erledigt werden kann.

Geld, nämlich Gebühren, müssen allerdings auch bezahlt werden, und zwar für die Abmeldung zur vorübergehenden Stillegung 9 bis 18,50 Mark und für die Wiederzulassung neun Mark.

Kompliziert und teuer würde es nur werden, wenn man ein Fahrzeug länger als ein Jahr abmelden würde. Denn dann hat die Zulassungsstelle den vorhandenen Kfz-Brief unbrauchbar gemacht. Wird das



„...Freu dich, gleich darfste wieder Richtgeschwindigkeit schieben!"

Fahrzeug später doch wieder angemeldet, muß ein neuer Brief ausgestellt werden, (§ 27 Abs. 5 bis 7 StVZO). Dieser Vorgang ist umständlicher, teurer, aber im Zusammenhang unseres Themas nur am Rande zu erwähnen, weil nicht von praktischer Bedeutung.

Ende der Steuerpflicht

Die Abmeldung des Fahrzeugs bei der Zulassungsstelle ist von unmittelbarer Bedeutung für die Pflicht zur Zahlung von Kfz-Steuer. Denn die Steuerpflicht endet mit Ablauf des Tages, an dem die Abmeldung bei der Zulassungsstelle erfolgte und die Kennzeichen entstempelt wurden (§ 7 Abs. 1 Kraftfahrzeugsteuer-Gesetz).
War Kfz-Steuer für einen längeren Zeitraum vorausbezahlt und liegt das aus der Abmeldung folgende Ende der Steuerpflicht vor Ablauf dieser Zeit, so zahlt das Finanzamt Steuer zurück. Dies allerdings nur für jeden vollen Monat, der nach dem Tag der Beendigung der Steuerpflicht liegt und dann einen Betrag in Höhe eines Zwölftels der Jahressteuer (§ 14 Abs. 1 Kfz-Steuergesetz). Die Rückerstattung allerdings kostet etwas, nämlich „mindestens fünf Mark" (§ 14 Abs. 1 S. 2 Kfz-Steuergesetz).

Abmeldung bei der Versicherung

Die vorstehend geschilderte vorübergehende Stillegung des Fahrzeugs im Sinne des Straßenverkehrsrechts läßt den Vertrag über die Versicherungen für das Fahrzeug an und für sich unberührt (§ 5 Abs. 1 S. 1 AKB Kraftverkehrs-Versicherungsbedingungen). Doch kann – was letztlich entscheidend ist – der Versicherungsnehmer eine Unterbrechung des Versicherungsschutzes verlangen (§ 5 Abs. 1 S. 2 AKB).
Wer also durch Abmeldung seines Fahrzeugs Versicherungsprämie sparen will, darf sich keinesfalls darauf verlassen, die Zulassungsstelle werde der Versicherung schon mitteilen, daß das Fahrzeug vorübergehend stillgelegt sei, er muß vielmehr etwas tun, und dies so schnell wie möglich.
Er muß seiner Versicherung Nachricht von der Abmeldung des Fahrzeugs geben und Unterbrechung der Versicherung beantragen.
Dazu ist es erforderlich, eine Abmeldebescheinigung der Zulassungsstelle vorzulegen. Die Unterbrechung des Versicherungsschutzes wird auch nur gewährt, wenn die Stillegung des Fahrzeugs für mindestens einen Monat erfolgt. Ist dies der Fall, so tritt die Unterbrechung zwingend ein als Folge der Benachrichtigung des Versicherers unter Vorlage der Abmeldebescheinigung.
Das bedeutet nun, daß für die Zeit der Abmeldung keine Versicherungsprämie zu zahlen ist, und zwar gleichgültig, ob es sich um die Kfz-Haftpflicht, die Kasko- oder die Unfallversicherung handelt. Eine Rückzahlung allerdings ist vom Versicherer nicht zu erwarten, denn die Folge der Unterbrechung ist die, daß sich der Versicherungsvertrag um die Dauer der Stillegung verlängert (§ 5 Abs. 5 AKB).
Nehmen wir an, die Abmeldung erfolge am 15. 11. 1979 bis 15. 2. 1980, und der Versicherungsvertrag hätte geendet zum 30. 4. 1980, so bedeutet die für die Zeit vom 15. 11. 78 bis 15. 2. 1980 eingetretene Unterbrechung der Versicherung gleichzeitig automatische Verlängerung des Versicherungsvertrages bis 31. 7. 1980.
Dieser – wenn man so will – Nachteil wird allerdings ausgeglichen dadurch, daß bei der Kfz-Haftpflichtversicherung und der Kaskoversicherung in gewissem, wenn auch sehr beschränktem Umfang, Versicherungsschutz weiterbesteht, ohne daß hierfür Prämie bezahlt werden muß (§ 5 Abs. 2 S. 1 AKB).
Voraussetzung für diesen Schutz aus der Ruheversicherung ist jedoch, daß das Fahrzeug außerhalb des Einstellraums (Garage) oder des umfriedeten Abstellplatzes nicht gebraucht oder nicht nur vorübergehend abgestellt wird (§ 5 Abs. 2 S. 2 AKB).
Das bedeutet, daß Versicherungsschutz besteht, wenn ein Schaden dadurch entsteht, daß sich mit dem abgestellten Fahrzeug ein Unfall ereignet. Das

gilt auch, wenn das Fahrzeug nur kurz und vorübergehend von seinem Abstellplatz oder aus der Garage herausgefahren wird, etwa, weil man Reinigungsarbeiten durchführen oder in der Garage abgestellte Gegenstände herausholen will. Versicherungsschutz im Rahmen dieser Ruheversicherung besteht für Fahrten im Zusammenhang mit der Abstempelung des Kennzeichens, also zur Wiederzulassung (§ 5 Abs. 4 S. 2 AKB). Nach einem Urteil des BGH (VersR 1976, 331) gilt dies auch für Fahrten zur Tankstelle, um das vorübergehend stillgelegte Fahrzeug aufzutanken und für die Fahrt zu einer Reparaturwerkstätte, die Reparaturen zur Wiederzulassung durchführen soll.

Sind die Voraussetzungen gegeben, unter denen die Ruheversicherung eingreift, dann besteht Versicherungsschutz in vollem Umfang der Kfz-Haftpflicht- oder Kaskoversicherung.

Abmeldung und Schadenfreiheitsrabatt

Von besonderem Interesse ist natürlich, wie sich die vorübergehende Stillegung des Fahrzeugs auf den Schadenfreiheitsrabatt auswirkt. Gerade hier zeigen die neuerdings geltenden Regeln, daß die vorübergehende Abmeldung eines Fahrzeugs nicht nur Geld spart, sondern darüber hinaus einen Vorteil bringen kann.

Denn – je nach Dauer der Stilllegung – bleibt nicht nur die einmal erworbene Schadenfreiheitsklasse erhalten, sondern man hat sogar noch den Vorteil, daß die Zeit der Stillegung als schadensfreier Verlauf des Versicherungsvertrages gilt, daß man also in eine noch bessere Schadenfreiheitsklasse eingestuft wird.

Im einzelnen regelt dies Nr. 25 der Tarifbestimmungen, und danach gilt bei einer Stillegung von:

- bis sechs Monaten, daß der Vertrag in die Schadenfreiheitsklasse oder Schadenklasse eingestuft wird, in die er bei Fortdauer des Versicherungsschutzes eingestuft worden wäre; eine Zeit von bis zu sechs Monaten führt also dazu, daß man eine bessere Schadenfreiheitsklasse oder Schadenklasse erhält als vor Stillegung;
- mehr als sechs Monaten bis zu einem Jahr, daß der Versicherungsvertrag in der Schadenfreiheits- oder Schadenklasse bleibt, in der er vor Stillegung war; die Stillegung hat also weder positiv noch negativ Auswirkungen;
- mehr als ein Jahr, daß der Versicherungsvertrag für jedes weitere angefangene Jahr der Unterbrechung um eine Schadenfreiheitsklasse zurückgestuft wird.

Der bei Unterbrechung bis zu sechs Monaten mögliche Vorteil des Vorrückens in eine bessere Schadenfreiheits- oder Schadenklasse tritt allerdings nur dann ein (Nr. 25 Abs. 2 TB), wenn der Versicherungsvertrag im Kalenderjahr der Beendigung der Unterbrechung schadensfrei blieb und mindestens sechs Monate ununterbrochen bestanden hatte, die Zeit der Unterbrechung nicht mitgerechnet.

Gerade diese versicherungsrechtlich interessanten Folgen der Unterbrechung des Versicherungsschutzes lassen es also durchaus erwägenswert sein, eine Abmeldung des Fahrzeugs in Betracht zu ziehen. Seitens der Versicherung fallen – im Unterschied zur Zulassungsstelle – irgendwelche Kosten im Zusammenhang der Unterbrechung des Versicherungsschutzes nicht an.

Faßt man, was dargestellt wurde, zusammen und stellt sich die Frage, wann es sich lohnt, für wie lange ein Fahrzeug abzumelden, so ergibt sich:

Im Hinblick auf die steuer- und versicherungsrechtlichen Gegebenheiten lohnt es sich nicht, ein Fahrzeug abzumelden für einen Zeitraum unter einem Monat. Denn dann ist Versicherungsprämie überhaupt nicht zu sparen und Steuer allenfalls für die Tage, die nicht im Monat der Abmeldung liegen.

Eine Abmeldung von mehr als einem Jahr dürfte unter dem Gesichtspunkt, unter dem dieser Artikel geschrieben wurde, nicht in Frage kommen, sie würde bei der Zulassung gewisse Komplikationen bringen, versicherungsrechtlich gehen Vorteile verloren.

Wenn aber für mehr als einen Monat abgemeldet wird, dann dürfte sich der Aufwand, der sich durch die Gebühren der Zulassungsstelle und die Kosten des Finanzamts für die Rückerstattung von Kfz-Steuer (zwischen 23 bis 24,50 Mark) ergibt, auf jeden Fall lohnen.



Auf jede Frage auto club ACE europa eine Antwort

Das ist passiert:

Ein Pkw-Fahrer war mit seinem Fahrzeug in einer scharfen Linkskurve aus der Straße getragen, das Fahrzeug erheblich beschädigt worden. Vom Straßenverlauf her war die scharfe Linkskurve sehr schlecht erkennbar. Das galt besonders bei Dunkelheit. Die Straße verlief nach einer Geraden in eine leichte Rechtskurve, die dann unvermittelt in eine scharfe, rechtwinklige Linkskurve überging. Jenseits der Kurve fiel dazuhin das Gelände einige Meter steil ab. Leitplanken waren keine vorhanden, lediglich eine Richtungstafel. Vor der Kurve befand sich keinerlei Verkehrszeichen, das auf die Gefährlichkeit der Straßensituation hinwies.

Das ist die Frage:

Kann, wenn eine gefährliche Kurve nicht durch Verkehrszeichen gekennzeichnet ist, sondern sich in ihr lediglich eine Richtungstafel befindet, Schadenersatz von der für diese Unterlassung zuständigen Straßenverkehrsbehörde verlangt werden?

Das ist die Antwort:

Bei Richtungsänderungen, die größer als zu erwarten sind, sind nicht nur Richtungstafeln, sondern auch Verkehrszeichen anzubringen, die den Verkehrsteilnehmer vor der Gefährlichkeit einer Kurve warnen. So jedenfalls schreiben es die Verwaltungsvorschriften zu den Zeichen 103 und 105 StVO vor (Gefahrzeichen für einfache und Doppelkurve). Auch muß die Straßenverkehrsbehörde prüfen, ob die Aufstellung einer Richtungstafel normalen Formats genügt und ob es nicht erforderlich ist, mehrere, gegebenenfalls übergroße Richtungstafeln aufzustellen, um einen ungewöhnlichen, zumindest im Dunkeln nicht rechtzeitig erkennbaren Straßenverlauf zu kennzeichnen.
Kommt die Straßenverkehrsbehörde diesen Anforderungen nicht nach, macht sie sich haftpflichtig. Der verunglückte Pkw-Fahrer kann von ihr Schadenersatz verlangen.
Selbst wenn den Pkw-Fahrer kein Verschulden trifft, hat er sich allerdings die Betriebsgefahr seines Fahrzeugs anrechnen zu lassen, was zu einer Kürzung seiner Schadenersatzansprüche um 25 Prozent führt.
(OLG Köln, Urteil v. 27. November 1978 – 7 U 51/78).

Das ist passiert:

Zwei Pkw fuhren auf einer 8 m breiten Straße, die beidseits an den Rändern beparkt war, einander entgegen. Im Hinblick auf die parkenden Fahrzeuge war der freie Straßenraum 4,40 m breit. Die beiden Fahrzeuge stießen bei der Begegnung frontal zusammen. Durch

Sachverständigengutachten konnte geklärt werden, daß das eine Fahrzeug im Zeitpunkt des Unfalls etwa 20 km/h, das andere etwa 45 bis 50 km/h gefahren war. Beide Fahrzeuge hätten etwas weiter rechts fahren können, es wäre dann der Unfall vermieden worden.

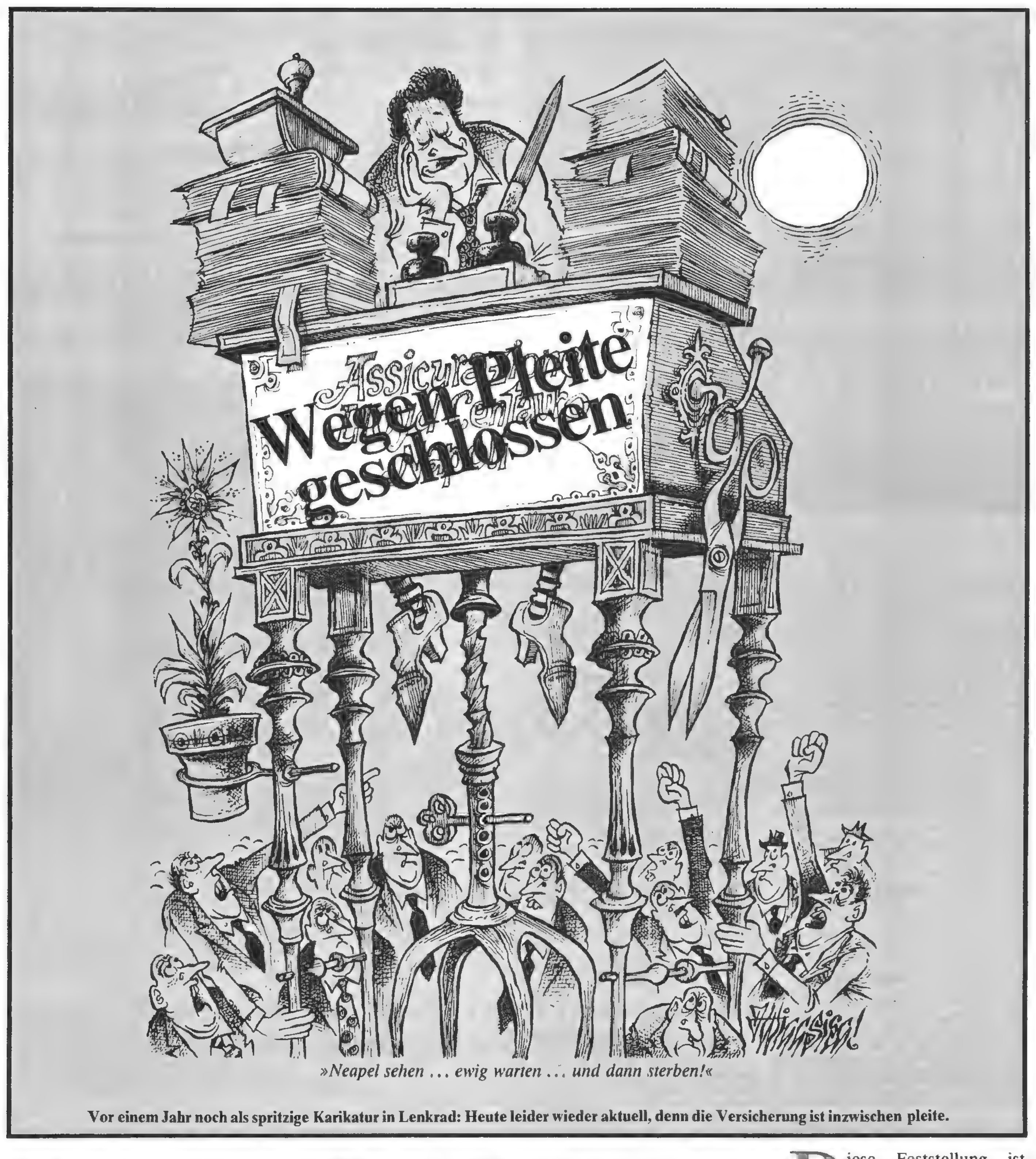
Das ist die Frage:

Kann bei Begegnungszusammenstößen auf zu enger Straße jeder der beteiligten Fahrer oder nur einer Schadenersatzansprüche geltend machen?

Das ist die Antwort:

Wenn eine Straße eng ist, muß sich jeder Fahrer so verhalten, daß er bei Begegnung mit einem anderen Fahrzeug einen Unfall vermeidet. Das bedeutet, die Geschwindigkeit so weit zu reduzieren, daß gegebenenfalls auf kurze Entfernung angehalten werden kann und so weit wie möglich rechts zu fahren.

Wenn, wie im geschilderten Fall, festgestellt werden kann, daß ein Fahrzeug eine deutlich höhere Geschwindigkeit hatte als das andere, gar eine Geschwindigkeit, die nahe der innerhalb geschlossener Ortschaften zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h liegt, während das andere Fahrzeug deutlich langsamer war, dann ist zunächst zu sagen, daß den Fahrer dieses zu schnell fahrenden Fahrzeugs in erster Linie Verschulden am Unfall trifft. Denn er fuhr so schnell, daß er nicht rechtzeitig anhalten konnte. Andererseits stellt sich der Unfall für den Fahrer des anderen Fahrzeugs nicht als unabwendbares Ereignis dar, wenn er – gegebenenfalls bei noch geringerer Geschwindigkeit – noch weiter rechts hätte fahren können. Das Kammergericht Berlin hat in einem solchen Fall eine Haftungsverteilung von $^2/_3$ zu $^1/_3$ zu Lasten des zu schnellen Fahrers vorgenommen.
(Urteil vom 29. September 1977 – 12 U 54/77).



»Neapel sehen ... ewig warten ... und dann sterben!«

Vor einem Jahr noch als spritzige Karikatur in Lenkrad: Heute leider wieder aktuell, denn die Versicherung ist inzwischen pleite.

Scandale Grande

Noch vor Jahresfrist berichtete ACE Lenkrad über die skandalöse Schadenregulierung italienischer Kraftfahrzeugversicherer. Absolut klare Schadenersatzforderungen fielen unter den Tisch, und manch ein Autofahrer aus der Bundesrepublik wartet seit Jahren vergeblich auf Geld. Einen der schlimmsten dieser Versicherer, die in Neapel ansässige Firma Lloyd Centauro (siehe Lenkrad 4/78, Seite 64, und 5/78, Seite 78) hat jetzt das Schicksal ereilt. Wegen seiner schlechten Zahlungsmoral und seiner üblen Regulierungsmethoden ging die Firma in Konkurs. Ihr Inhaber, genannt „Ninni", hinterläßt umgerechnet rund 70 Millionen DM Schulden.

Diese Feststellung ist schon für sich allein schwerwiegend, wenn man bedenkt, welch wirtschaftlich erhebliche Bedeutung das Funktionieren der Kraftfahrzeugversicherung zukommt, und wenn man bedenkt, daß es in Italien auch Behörden gibt, die Versicherungsunternehmen zu überwachen haben.

Erfährt man dann, daß das Loch, das der Konkurs des Lloyd Centauro hinterlassen

hat, immerhin 30 Milliarden Lire beträgt – das sind rund 70 Millionen Mark – dann kann nur festgestellt werden, es sei bedenklich, daß es überhaupt zu diesem Konkurs kam.
Stellt man dann aber die Frage, wie es zu diesem Konkurs kam, dann erhält die ganze Affäre erst so richtig Saft und Würze; den Saft der Wirtschaftskriminalität und die Würze wuchernden, von den Behörden geduldeten oder jedenfalls nicht unterbundenen kapitalistisch-ausbeuterischen Wirtschaftens zum Zwecke persönlicher Bereicherung, überzukkert mit dem – in diesem Zusammenhang offensichtlich unvermeidlichen – Glamour eines Playboy-Lebens auf italienisch.
Schöpfer, Herr und Seele des Lloyd Centauro und ihm verbundener Unternehmen war ein Finanzmann namens Gian Pasquale – genannt „Ninni“ – Grappone. Gegen ihn liefen, bevor es zum Zusammenbruch des Lloyd Centauro kam, schon Ermittlungen, weil in den Tresoren dieses ehrenwerten Versicherungsunternehmens Pfandbriefe gefunden worden waren, die aus einem Einbruch in eine Bankfiliale in Reggio Emilia stammten.
Dieser 32jährige hoffnungsvolle Sohn eines ehemaligen hohen Polizeioffiziers hatte seine Karriere begonnen als Agent der „Firenze“-Versicherungsgesellschaft.
Aus deren Diensten war er gefeuert worden wegen des Verdachts von Unterschlagungen. So erworbene Berufserfahrung veranlaßte ihn, selbst eine Versicherungsgesellschaft zu gründen, den Lloyd Centauro, der durch günstige Tarife sich über das ganze Land ausdehnen konnte.

Der Stil macht den Menschen

Zwar zahlte der Lloyd Centauro auch voll berechtigte Schadenersatzforderungen nicht, „Ninni“ Grappone aber fand sich im Zentrum eines immer turbulenter werdenden Wirbels von Schauspielerinnen, Starlets, luxuriösen Autos und Motorbooten, glänzenden Villen und gab das Geld mit vollen Händen aus.
Unter anderem erwarb er sich – ganz offensichtlich mit dem Geld nicht entschädigter Geschädigter – eine schöne Villa auf einer kleinen Insel, die einmal Paul Getty und dem Fiat-Chef, Gianni Agnelli, gehört hatte. Der Stil macht den Menschen und die Versicherung.
Natürlich laufen jetzt, nachdem der Krach da ist, staatsanwaltliche Ermittlungen, ergingen Haftbefehle, auch gegen Ninni Grappone. Aber – wie nun einmal das Schicksal so spielt – ihn hat man nicht, dafür zwei seiner Mittäter, ehemalige Mitarbeiter aus dem Vorstand des Lloyd Centauro.
Jetzt gibt es auch einen Konkursverwalter, der alle Geschädigten anschreibt und sie auffordert, ihre vom Lloyd Centauro nicht befriedigten Schadenersatzansprüche anzumelden – selbstverständlich mit der sicheren Hoffnung, im Endeffekt wohl nichts zu erhalten.
Immerhin, wer in diesem Sinne Centauro-Geschädigter ist, er möge sich bitte an den ACE wenden, wir werden versuchen, weiterzuhelfen.

In Deutschland kaum möglich

So weit, so schlecht. Wir lesen von dieser Geschichte vielleicht mit einem gewissen Vergnügen, auf jeden Fall verhältnismäßig unberührt.
Zwar gibt es auch bei uns Wirtschaftsbetrüger jede Menge, aber denen gehen in der Regel nur Leute auf den Leim, die mit Geld viel Geld machen wollen und im Endeffekt nichts anderes als die Geprellten sind, wie manches Opfer von Investment-Gesellschaften und Termingeschäftsvermittlern etwa.
Anders sieht es Gott sei Dank in der Bundesrepublik im Versicherungwesen aus, wo sich eine Affäre, wie die hier geschilderte, wohl nicht ereignen könnte. Das ist beruhigend.
Beunruhigend ist aber doch auch für uns, daß in einem unserer engsten EG-Partnerländer heute noch solche Dinge sich ereignen können wie in Italien die Lloyd-Centauro-Affäre.
Wenn, wie hier der italienische, ein Staat seine Bürger so im Stich läßt dadurch, daß er nicht in der Lage ist, wirksame Kontrolle auf Wirtschaftsunternehmen auszuüben, dann bleibt nur eines übrig, privat Vorsorge zu treffen.
Diese Geschichte sei daher abermals zum Anlaß genommen, nachdrücklich zu empfehlen, vor Antritt einer Urlaubsreise nach Italien eine Kurzzeit-Kaskoversicherung abzuschließen. Bei einem deutschen Versicherer selbstverständlich.

W. Vogt

Landesarbeitsgericht Berlin ging zu weit

Hängt der Lohn am Gurt

Ein Urteil des Landesarbeitsgerichts Berlin hat in den vergangenen Wochen Furore gemacht. Wer nicht angeschnallt bei einem Verkehrsunfall verletzt wird, verliert den Anspruch auf Lohnfortzahlung, den ihm das Lohnfortzahlungsgesetz vom 27. Juli 1969 gegeben hat. So entschied eine Kammer des Berliner Landesarbeitsgerichts im Berufungsverfahren einer Krankenversicherung gegen einen Arbeitgeber.

Damit war eine Entscheidung gefällt in einer Sache, welche die Gesamtheit der Arbeitnehmer und der Krankenkassen interessiert. Es handelt sich um eine echte Grundsatzentscheidung von weitreichender Bedeutung. Solche Grundsatzentscheidungen sollten jedoch möglichst bundeseinheitlich fallen. Sie sollten nicht von irgendeinem unteren Gericht – das Landesarbeitsgericht Berlin ist nichts anderes, wenn dies auch vielleicht dem Selbstgefühl jener Herren Richter nicht ganz entspricht – getroffen werden. Unsere Prozeßordnung sieht vor, daß für alle Grundsatzfragen, unabhängig davon, wie hoch die Summe ist, um die gestritten wird, der Weg zu einem Bundesgericht offen ist. Deshalb sind diese berufen, Grundsatzentscheidungen von so weitreichender Bedeutung zu treffen, nicht aber irgendwelche Untergerichte.

Genau dies hat das Landesarbeitsgericht Berlin verhindert, indem es Revision gegen seine Entscheidung nicht zuließ. Offensichtlich kommt man sich bei jenem Gericht so unfehlbar vor, daß es eine glatte Zumutung wäre, den Weg nach Kassel, zum Bundesarbeitsgericht, den Parteien zu öffnen.

Denn das kann es ja schließlich gar nicht besser wissen als die Herren Richter vom Berliner Landesarbeitsgericht. Oder herrscht dort ganz einfach die Mentalität des königlichen Richters, der sich – dank der Prozeßordnung – als Herr des Verfahrens weiß, der über Leben oder Tod (des Prozesses) entscheidet, Revision zulassen oder nicht zulassen kann?

Nahezu eine Unverfrorenheit

So oder so, der Umstand, daß Revision nicht zugelassen wurde, ist skandalös und kommt bei der Frage, um die es hier ging, einer Unverfrorenheit gleich.

Denn in der Sache ist diese Entscheidung des Landesarbeitsgerichts Berlin mehr als fragwürdig. Zwar bestimmt § 1 Abs. 1 S. 1 LFZG: „Wird ein Arbeiter nach Beginn der Beschäftigung durch Arbeitsunfähigkeit infolge Krankheit an seiner Arbeitsleistung verhindert, ohne daß ihn ein Verschulden trifft . . .", so steht ihm ein Lohnfortzahlungsanspruch für die Dauer von sechs Wochen zu.

Die Frage, wie es zu der Erkrankung kam, welche die Erbringung von Arbeitsleistung unmöglich macht, ob den Arbeiter ein Verschulden daran trifft oder nicht, ist also durchaus von Bedeutung.

Hier ist der rechtliche Ansatzpunkt für das Urteil des Berliner Gerichts. Im Nichtanlegen des Sicherheitsgurts liege ein Verschulden, deshalb entfalle der Anspruch auf Lohnfortzahlung.

Verschulden problematisch

Nun hat allerdings die bisherige Rechtsprechung ein Verschulden, das den Lohnfortzahlungsanspruch zum Erlöschen bringt, nur in verhältnismäßig wenigen, eng gezogenen Fällen, angenommen.

Selbst der Selbstmordversuch, der zu Krankheit führt, braucht nicht zum Verlust des Lohnfortzahlungsanspruchs führen. Schließlich ist immer dann, wenn ein Verschulden vorliegt, zu prüfen, ob es sich um ein Alleinverschulden handelt oder nur ein Mitverschulden. Wenn lediglich Mitverschulden gegeben ist, können die Dinge ganz anders zu beurteilen sein als bei alleinigem Verschulden des Arbeiters.

Die Rechtsprechung der Zivilgerichte hat dann, wenn es zu Unfallverletzungen kam, weil der Sicherheitsgurt nicht angelegt war – wenn überhaupt – nur ein Mitverschulden angenommen.

Die Folge dieses Mitverschuldens ist, daß Ansprüche des Verletzten gekürzt werden, in der Regel um ein Viertel bis ein Drittel.

Kein Zivilgericht hat bis jetzt entschieden, wer nicht angeschnallt sei und deshalb verletzt werde, verliere Schadensersatz- oder Schmerzensgeldansprüche vollständig.

Auch zu dieser Haltung haben sich die Zivilgerichte erst nach langer Diskussion, nach langem Abwägen von Für und Wider, ab Ende 1977 durchgerungen, und erst im Frühjahr 1979 kamen Grundsatzentscheidungen des Bundesgerichtshofs zu dieser Frage.

Kompetenz fraglich

Den mit diesen Fragen befaßten Zivilgerichten ist aber mit Sicherheit mehr Sachkunde, mehr Vertrautheit mit den Problemen zuzusprechen, die der Sicherheitsgurt, sein Anlegen oder Nichtanlegen, im Zusammenhang von Verkehrsunfällen mit sich bringt. Für diese Gerichte ist diese Problematik beinahe tägliches Brot, für ein Landesarbeitsgericht dagegen alles andere als dies, ein Ausnahmefall.

Man kann sich daher des Eindrucks nicht erwehren, daß diese fragwürdige Berliner Entscheidung von einem Gericht gefällt wurde, das möglicherweise gar nicht Kompetenz und die fachlichen Voraussetzungen hatte, zu entscheiden.

Um so bedauerlicher ist es, daß in solchen Fällen, die in ihrer Problematik wirklich äußerst vielschichtig sind, die Möglichkeit der Revision nicht gegeben wird.

Das sieht alles zu sehr nach einer falsch verstandenen obrigkeitlichen Fürsorge für den Bürger aus, den man mit dem Knüppel in den Gurt prügeln will. Oder vielleicht ist das ganz einfach die gute alte preußisch-zackige Hauruck-Methode, die wieder einmal angewandt wurde?

Wir stehen voll hinter der Anschnallpflicht, wir müssen aber ebenso deutlich Entscheidungen wie die hier referierte ablehnen. Deshalb sei jedem, dem der Arbeitgeber in solchem Fall Lohnfortzahlung verweigert und der Lohnausfall auch nicht von einer Krankenkasse ersetzt erhält, dringend empfohlen, vor Gericht – ein anderes als das Berliner Gericht – zu gehen.

W. Vogt

AKTUELL

auto club ACE europa

ANGEBOT

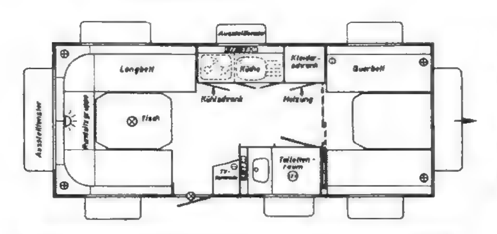
Wintercamping ohne Wohnwagen im Schlepp:

In Sonne und Schnee mit dem ACE!

Ein tolles Angebot für Ski- und Wintersportler. Eine prächtige Gelegenheit, die Vorteile der Caravan-Ferien kennenzulernen.

Sie machen Ferien mit allem, was der Winter in den Dolomiten zu bieten hat: Abfahrpisten, Lifte, Skiwanderwege, Rodelbahnen, Eislaufen.

Sie wohnen in neuen modernen Wohnwagen, ausgestattet mit allem Komfort. 5 Schlafplätze.





Wichtig: Informieren Sie sich über unsere günstige Wintersport-Versicherung



Pozza di Fassa/Dolomiten



Der Camping-Platz Pozza di Fassa ist mit allen sanitären Einrichtungen bestens eingerichtet.

Das kostet Sie pro Woche und Wohnwagen

bis 22. 12. 79
5. 1.– 5. 4. 80
19. 4.–30. 4. 80 **280.-**

22. 12. 79– 5. 1. 80
5. 4. 80–19. 4. 80 **300.-**

– Wechsel nur samstags –

auto club ACE europa

Reservierungs-Coupon.

Einsenden an
ACE Reisedienst GmbH
Schmidener Strasse 233
7000 Stuttgart 50
Telefon: 07 11/5 06 71

Name, Vorname ____________

Strasse, Nr. ____________

PLZ, Ort ____________

Datum ____________

Unterschrift ____________

Ich interessiere mich für Ihr Angebot in der Zeit vom ________ bis ________ und bitte um ein Anmeldeformular



Mit dem Pinsel...

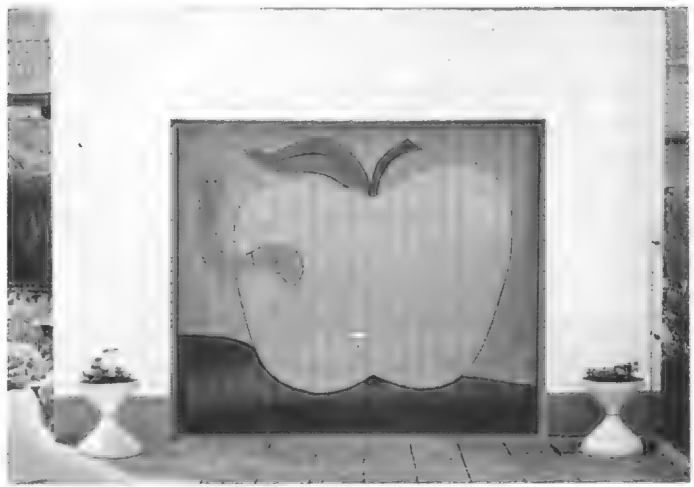
Die reizvollsten Entwürfe des ACE-Wettbewerbs um schönere Garagentore

Im Norden machte einer aus seiner Türe plötzlich einen Elefanten, im Süden steckte mit einem Mal der Wurm drin. Andernorts wachte ein Hund über die geparkten PS, irgendwo wurde mit viel Akribie das Roß des Reiters gezeigt. Bäume und Tiere, Ornamente und einfache Kreise – schmücken gewelltes Blech oder genutetes Holz: Der ACE hatte dazu aufgerufen, mit Farbe und Phantasie den gähnend-langweiligen Garagentoren ein wenig Leben zu geben. Ein paar Entwürfe zeigen wir in diesem Heft –, eine willkürliche Vorauswahl. Wer den Wettbewerb gewonnen hat, wird eine unabhängige Jury in diesen Tagen entscheiden. Lenkrad will mit dieser Quer-durch-die Landschaft-Auswahl nur berichten, wie bunt das Angebot war.

Viele Leser hatten mit Tierchen ihr Pläsierchen. Häufigstes Motiv: Ein Wurm, der aus einem Apfel herauskringelt. Auch furchtsame Hunde tauchten auf.

In Wolfsburg brachte unser Wettbewerb den Amtsschimmel zutage: Die oberste Baubehörde fühlte sich gemüßigt, darauf hinzuweisen, daß eine Bemalung von Garagentoren mit dem Bebauungsplan nicht vereinbar und gegebenenfalls sogar landschaftsstörend sein würde. Den Beamten sei empfohlen, diese Seiten mit etwas Muße zu studieren: So grau wie ihre Vorschriften muß ja schließlich nicht jede Garage aussehen.

Der ACE schickt alle Einsendungen weiter in den parallellaufenden Wettbewerb der Tür- und Tor-Zargen-Hersteller. So haben die Lenkrad-Leser eine doppelte Gewinnchance. Wer bei uns was gewonnen hat, wird im nächsten Heft veröffentlicht.

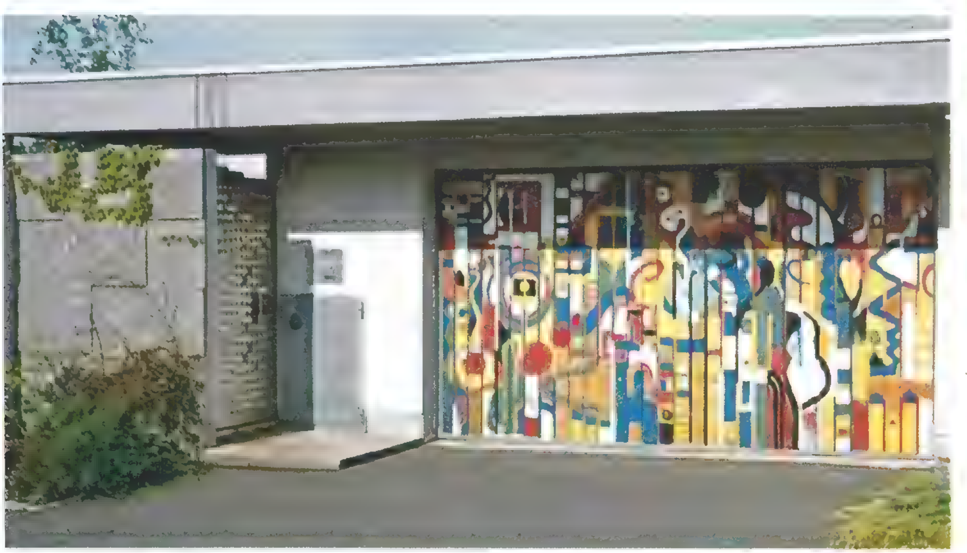






...in die Farbe









Ob Leuchtturm oder Landschaft, liebevoll gemalt sind sie beide. Auch die – von einem bekannten Zeitungszeichner entworfene, von Hunden begleitete Ausfahrt (seines Nachbarn!) hat ihren Reiz.



Und an einen autofreien Sonntag haben wohl diejenigen gedacht, die ihr Prunkstück auch dann zeigen, wenn es innen gut aufgehoben ist. Eine stilechte 2-D-1-Lokomotive, fernab vom nächsten Bahnübergang, raucht an einem holländischen Garagentor.





In Gelsenkirchen entstand durch eine Gemeinschaftsarbeit eine abwechslungsreiche bunte Landschaft, gewiß geistreicher als das Reihen-Grau. Mit raffinierten optischen Täuschungen gelang einem Einsender ein Kunststück: Wer bei dieser Doppelgarage parken will, kann sich für links oder rechts entscheiden.







Wem solche Farb- und Formen-Fertigkeiten zu kompliziert erschienen, der konnte mit einfacheren Mitteln ebenfalls hübsche Einfälle verwirklichen: Streng architektonisch, geometrisch oder ganz einfach rund oder quadratisch zeigen sich heute bundesweit etliche Dutzend Garagen in einem neuen Kleid. Lenkrad meint: Wir haben allen Einsendern ein wenig Spaß gemacht – aber noch mehr Freude haben wir mit Ihren Arbeiten. Dafür Dankeschön!

Mit der Kiste über die Piste

Seifenkistenrennen, besser gesagt: Wettbewerbe von Kinderfahrzeugen ohne Motorantrieb, gibt es bereits seit Beginn dieses Jahrhunderts. So berichtet die Lokalpresse aus dem hessischen Oberursel von einem „Automobilrennen für Knaben", das am 31. Juli 1904 stattfand, an welchem sich „16 Knaben mit ihren Wagen beteiligten, denen das Publikum ungeteilten Beifall zollte". Mit der Weiterentwicklung des Autos und des Automobilrennsports wuchs auch das Bedürfnis der Kinder, es den großen Vorbildern im Rennsport gleichzutun und Wettbewerbe mit selbstgebastelten Wagen untereinander auszutragen.

Die Entwicklung der heutigen modernen Seifenkiste hatte ihren Ursprung in Amerika. Im Jahre 1933 brachte ein Lokalreporter der „Daily News" in Dayton, Ohio, ein lokales Seifenkisten-Derby zustande, das sich dann mit Unterstützung des General-Motors-Konzerns und weiteren Zeitungen zu einer weltweiten Veranstaltung entwickelte.

Eine amerikanische Seifenfabrik, die auf ihre stabilen Verpackungskisten die Umrisse eines Fahrzeugs zum Aussägen aufmalte und die dazugehörigen Metallteile kostenlos mitlieferte, sorgte dafür, daß man heute nicht mehr von „Kinderautomobilen", sondern überall von „Seifenkisten" spricht. Zweifellos waren es die Amerikaner, die mit ihrem Gespür für Publicity, Management und lukratives Werbegeschäft den Seifenkistensport populär machten. So wurden nach dem Zweiten Weltkrieg in vielen Städten mit Unterstützung amerikanischer Besatzungssoldaten Seifenkistenrennen organisiert und durchgeführt. Siegerpreis war damals die oft unerschwingliche Tafel „Besatzer-Schokolade".

Natürlich ging es auch damals noch recht unkompliziert zu, denn jedes Kind, das einen fahrbaren Untersatz mit drei oder vier Rädern hatte, konnte mitmachen und gewinnen. Nachdem es bei Rennen dieser Art viele Unfälle gab, versuchte man ein Reglement zu schaffen und die über das ganze Land verstreut durchgeführten Rennen zu koordinieren.

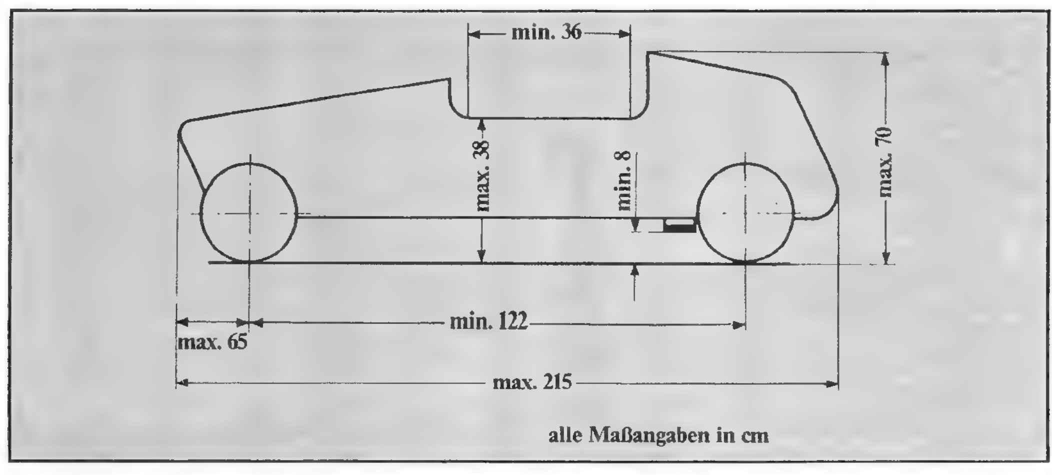
Im Jahre 1950 begann die Automobilfirma Opel für Deutschland einheitliche Bauvorschriften zu schaffen, die einzelnen Veranstalter organisatorisch zu unterstützen und die Sieger der rund 120 Ortsrennen aus der ganzen Bundesrepublik und West-Berlin zu einer Bundesmeisterschaft nach Duisburg einzuladen. Dort waren sie eine Woche lang Gast in der Sportschule Duisburg-Wedau, und der Deutsche Meister durfte kostenlos zur Weltmeisterschaft in die USA fliegen. Leider gab die Firma Opel ihre Unterstützung im Sommer 1971 auf, so daß die Ortsveranstalter ohne jede Dachorganisation dastanden. Es gab keine Bauvorschriften mehr, keine Radsätze und auch keine Informationen über die Renntermine in Deutschland.

Eine kleine Anzahl von Ortsveranstaltern setzte sich im Jahre 1972 zusammen und gründete anläßlich der selbst organisierten und finanzierten Bundesmeisterschaft in Mettingen/Westfalen den Verein „Deutsches Seifenkisten-Derby e. V.", der nun alljährlich die Bundesmeisterschaft veranstaltet und dem Sieger weiterhin den kostenlosen Flug zu den Weltmeisterschaften in die USA ermöglicht.

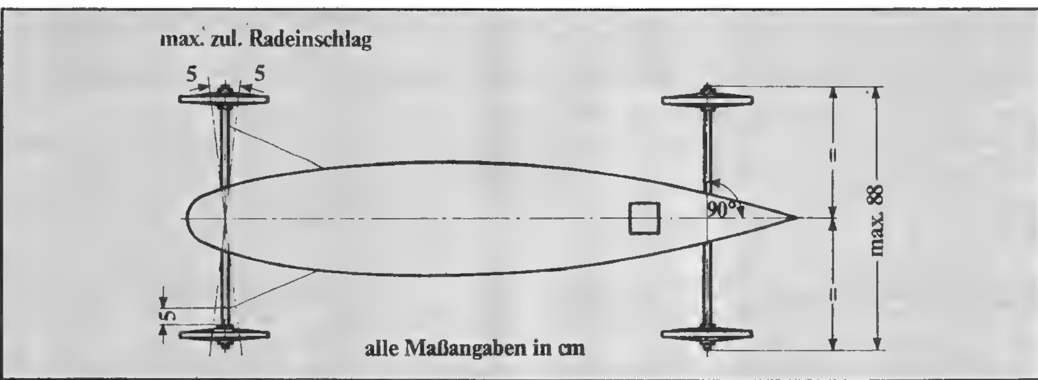
Die wichtigsten Vorschriften

Aus dem fast 50 Punkte umfassenden offiziellen Vorschriften-Katalog haben wir die wichtigsten zusammengestellt.

- Alle Jungen und Mädchen im Alter von 10 bis 15 Jahren können sich am Deutschen Seifenkisten-Derby beteiligen.
- Die Seifenkiste darf nur von einem Fahrer in einer Veranstaltung gefahren werden. Ein Austausch der Seifenkiste oder von Teilen während des Rennens ist nicht erlaubt.
- Alle Arbeiten, die zur Anfertigung des Rennfahrzeugs notwendig sind, sollen vom Rennteilnehmer ausgeführt sein. Die Hilfe der Eltern, des Lehrers oder der Freunde ist zulässig beziehungsweise erwünscht.
- Die Wahl der Werkzeuge für den Bau der Seifenkiste bleibt dem Bewerber überlassen. Es dürfen hand- und kraftbetriebene Werkzeuge gebraucht werden.
- Für das Fahrzeug darf nur der offizielle, vom DSKD e. V. freigegebene Radsatz verwendet werden.
- Eventuelle Schweißungen/Hartlötungen (nicht erlaubt an den Achsen) müssen vom Fachmann kontrolliert werden.
- Der Grundaufbau der Seifenkiste (Bodenplatte, Spanten) muß aus Holz oder Holzwerkstoff sein.
- Die Seifenkiste muß so gebaut sein, daß eine Besichtigung aller Teile – ganz besonders der Lenkung, Bremse und Vorderachse – möglich ist.
- Der Wagenaufbau darf den Kopf des Fahrers nicht gefährden und muß ihm den freien Gebrauch seiner Hände und Arme mühelos gestatten.
- Der Fahrersitzraum muß so konstruiert sein, daß der Fahrer ein- und aussteigen kann, ohne einen Teil des Wagens öffnen oder entfernen zu müssen. Der Fahrersitz muß offen sein, darf allerdings mit einer Plane abgedeckt werden.
- Die oberen Ränder des Sitzraumes müssen aus Sicherheitsgründen rundherum unbedingt ausreichend gepolstert sein.
- Die Bodenplatte des Wagens darf nur aus Holz oder Holzwerkstoff bestehen und muß mindestens 20 mm stark sein.
- Zur Verkleidung des Wagenaufbaues dürfen alle Arten



alle Maßangaben in cm



alle Maßangaben in cm

Holz, Preßpappe, Kunststoff, Draht, Papier, Alufolie (nicht stärker als 0,3 mm), Linoleum, Leder und Stoff verwendet werden. Die Verarbeitung von Blech und Metallen für die Verkleidung ist unzulässig.

- Gips-, Modellierton, Zement oder Maurermaterialien sind verboten. Erlaubt ist nur die Verwendung von Kunststoffspachtelmaterialien zum Glätten der Oberflächen.
- Aus Sicherheitsgründen sind Windschutzscheiben jeder Art verboten. Ebenso vorstehende Verzierungen oder ähnliche Dinge, die Verletzungen Außenstehender verursachen könnten.
- Das Brems- und Lenkkabel muß grundsätzlich mit zwei Seilklemmen gesichert sein.
- Die Gesamtlänge des Rennfahrzeugs darf 215 cm nicht überschreiten.
- Die Gesamtbreite des Wagens darf 88 cm, das ist die Länge der offiziellen Achsen, nicht überschreiten.

> Wer mehr über Seifenkisten und Seifenkistenrennen wissen will, der kann bei der Redaktion unter dem Stichwort „Seifenkistenrennen" eine kostenlose 32seitige Broschüre anfordern.

- Die Gesamthöhe des Wagens mit Rädern darf 70 cm nicht überschreiten. Das Lenkrad kann über dieses Maß hinausstehen.
- Die Bodenfreiheit, bei besetztem Fahrzeug, muß an jeder Stelle mindestens 8 cm betragen.
- Fahrer und Fahrzeug dürfen zusammen nicht mehr als 113 kg wiegen.
- Der offizielle Radsatz (vier Räder, je eine Vorder- und Hinterachse mit Muttern und Splinten) kann nur von der Organisationszentrale oder dem örtlichen Veranstalter bezogen werden.
- Achsen dürfen nicht durchbohrt werden. Die Achsen dürfen mit einer Holz- oder Kunststoffverkleidung versehen werden.
- Auf sorgfältige Befestigung der Achsen ist besonderer Wert zu legen. Die Vorderachse muß sich um den Königszapfen drehen lassen. Drehschemel sind verboten.
- Die Achsmuttern sowie die Mutter am Königszapfen sind Kronenmuttern und müssen durch Splinte gesichert werden. Selbstsichernde Achsmuttern können im Einzelfall zugelassen werden.
- Federungen für Vorder- und Hinterachse sind zulässig, wenn folgende Voraussetzungen gegeben sind und bestehende Bauvorschriften nicht verletzt werden: Federelemente nicht aus Metall und wenn die Bremswirkung in jeder Einfederungsphase gewährleistet ist.
- Die Seifenkiste muß über das Lenkrad, Lenksäule und Lenkkabel über die Vorderachse gelenkt werden. Es dürfen keine Ketten, Zahnräder, Kugellager, Lenkschnecken und Lenkgestänge Verwendung finden.
- Das Lenkrad oder geschlossene Halbrad muß einen Durchmesser von mindestens 19 cm haben.
- Das Lenkrad muß mit der Lenksäule fest verbunden sein. Lenkrad und Lenksäule müssen aus Metall bestehen.
- Jedes Fahrzeug muß entweder mit einer einflächigen Spornbremse, die auf die Fahrbahn wirkt, oder mit einer Bremse, die auf beide hintere Gummiflächen der Räder wirkt, ausgestattet sein. Diese Bremse muß ein schleuderfreies Bremsen garantieren.
- Die Bremse muß durch ein Fußpedal aus Hart- oder Sperrholz, das mit einer Öffnung zur Inspektion des Königszapfens versehen ist, betätigt werden.
- Die Bremsenöffnung an der Bodenplatte darf nicht abgedeckt sein.



Ludwigsburg zwischen Jeans und Nerz

Wie Festspiele auch sein können

Wer in Verkehrsprogramme, Veranstaltungskalender und Tagungsprospekte blickt, der weiß Bescheid: Festspiele sind „in". Insonderheit solche mit Musik, mit Spiel, Szene, Theater.

Wie müssen Festspiele sein? Etliche – renommiert und etabliert – geben sich pompös, vom gemeinen Bürger distanziert und vor allem sündhaft teuer. Viele machen auf volkstümlich, manche unter ihnen gar volkstümelnd. Wo wäre eine Mitte ohne Mittelmaß?

Da fällt seit ein paar Jahren mehr und mehr die Barockstadt Ludwigsburg auf, zentral in Baden-Württemberg gelegen, rund 85 000 Einwohner, in ihrer Mitte das größte deutsche Barockschloß, das der Stadt neben anderen rühmenden Adjektiven den Titel „Schwäbisches Versailles" eintrug.

Es war denn auch die französische Nachrichtenagentur „Agence France-Presse" (AFP), eine der fünf weltweit verbreiteten Presseagenturen, die neben einer traditionellen Aufgeschlossenheit für Europa und enger kultureller Partnerschaft insbesondere mit Frankreich im Frühjahr 1979 den Ludwigsburgern bescheinigte, sie böten die bedeutendsten Musikfestspiele, zumindest in Südwestdeutschland.

Nun, man hat in Ludwigsburg seit Jahrhunderten immer Musik gemacht, Theater, Oper, Ballet geboten. Musik und Theater bei Hofe, versteht sich. Denn Ludwigsburg entsprang in den ersten Jahren des 18. Jahrhunderts einer Fürstenlaune, genauer gesagt der Schloß- und Stadtgründung des Herzogs Eberhard Ludwig von Württemberg, wurde später gar Landesresidenz, unterhielt ein Hoftheater, an dem Musiker, Dirigenten und Komponisten von Rang wirkten, wo auch Wolfgang Amadeus Mozart seine Aufwartung machte.

Jedermann zugänglich

Die „Ludwigsburger Schloßkonzerte", gegründet von Wilhelm Krämer, haben im 20. Jahrhundert, die Gunst des Ortes nützend, daran angeknüpft: Musik und Theater, später zu Festspielen ausgeweitet, in den Räumen des Schlosses. Freilich nicht mehr „bei Hofe", nicht reserviert, sondern jedermann geöffnet und auch von Programm und Preis her zugänglich.

Es ist Wolfgang Gönnenwein, Musikprofessor und Hochschulrektor in Stuttgart, zu danken, daß Tradition und Aufgeschlossenheit für künstlerische Entwicklungen unserer Zeit verschmolzen werden konnten zu einem Festspielprogramm hoher Qualität und großer Vielfalt, das in progressiver Weise anregt und unterhält.

Ein Beobachter titulierte die „Ludwigsburger Schloßfestspiele“ als „Festspiele zwischen Jeans und Nerz“. Dies zielt auf Programm und Besucherkreis.

Künstler von Weltrang

„Ludwigsburger Schloßfestspiele 1979 mit neuen Akzenten, Künstler von Weltrang, Talente und Raritäten“, so die Überschrift zu einer Pressemitteilung. Und der Verfasser formuliert etwas gestelzt: „Wenn die Ludwigsburger Schloßfestspiele 1979 mit 41 Veranstaltungen an 36 Abenden schon rein zahlenmäßig gegenüber dem Vorjahr eine Ausweitung erfahren haben, so hat dies gewiß nichts mit einem ungezügelten Expansionsdrang zu tun. Das Festspielprogramm mit seinem internationalen Zuschnitt ist gekennzeichnet durch Streben nach konzeptioneller Einheit in der Vielfalt und der Notwendigkeit, dem ungemein starken Publikumsinteresse durch ein vermehrtes Angebot zu entsprechen.“ Schlichter gesagt: Man läßt sich da einiges einfallen. Weltrang, wer wollte ihn einem Rostropowitsch oder einem Jean-Pierre Rampal absprechen, Talente in Fülle haben in Ludwigsburg ihr Podium gefunden und von da aus zur großen internationalen Karriere.

Von Bach zu den Beatles

Raritäten: Im Nachtkonzert „Von Bach zu den Beatles“ wird gewiß die in unserer heutigen Kulturgesellschaft so leidige Sortierung nach Generationen, nach „ernster“ oder „leichter“ Muse aufgehoben.
Ganz und gar nicht mehr gibt es derlei Schranken, wenn so gegen Mitternacht im leicht angegammelten Hinterhof des Schlosses „Freß-, Sauf- und Liebeslieder aus der Renaissance und dem Frühbarock“ musiziert werden. Wenigstens das Süffige dazu wurde in Plastikbechern und Steinkrügen geboten . . .
Kurzum, man ist in Ludwigsburg aktuell. Und bei solcher wie bei anderen Festspiel-Gelegenheiten im Saal oder unter freiem Himmel sitzt dann tatsächlich gelegentlich die Schülerin oder der Lehrling in engen Jeans neben, nein in der Regel doch ein paar Reihen weiter hinter dem mächtigen Chef der Großbank, dem Minister aus Stuttgart oder Bonn.

Dazwischen und drumherum freilich das große Publikum, allesamt wahrhaft Kunst- und Musikbeflissener, ein fester Festspielstamm aus der Stadt selber, dazu viele – und von Jahr zu Jahr mehr – aus einem Einzugsbereich bis zu zweihundert Kilometer Entfernung, viele aus Frankreich, Österreich und der Schweiz.

Hausgemacht, aber nicht hausbacken

Auch sonst bleiben die Ludwigsburger mit ihrem Festspielangebot nicht unter sich. Dafür sorgen schon Ansehen und Können von Festspielchef Wolfgang Gönnenwein, der – auch dies eine Ludwigsburger Spezialität – regelmäßig mit eigenen Einstudierungen und Aufführungen großer Chorwerke und Opern aufwartet. Dies ist zwar hausgemacht, doch alles andere als hausbacken.

Auf Tournee in aller Welt

Damit gehen Gönnenwein und Co. samt Chor, Orchester und Solisten auf Tournee in alle Welt. Wesentliches wird – wie soeben die erste deutschsprachige Gesamtaufnahme von Mozarts „Don Giovanni“ in der Ludwigsburger Festspielbesetzung – von einer der führenden Gesellschaften auf Schallplatte festgehalten.
Festhalten will denn auch die Festspielleitung an ihrer ebenso eigenwilligen wie erfolgreichen Konzeption, an dem von namhaften Fachleuten gelobten „Ludwigsburger Stil“, der in seiner unpathetischen Aufgeschlossenheit Spaß macht und wohl noch für mancherlei Überraschungen gut sein wird.

Erhard Röder

Hannes Rumreiser blättert in Prospekten



Die meisten haben ihren Urlaub nun hinter sich. Mancher allerdings hat das Zorn-und Zunder-Ding der Heizöl-Abrechnung noch vor sich. Und damit ein Problem, das weitgehend nur durch drastische Einsparungen und miesstimmende Verzichtmaßnahmen gelöst werden kann. Was sich wiederum bei nicht wenigen auf die Planung für den nächsten Urlaub einschneidend auswirken dürfte. Dies, zumal die Latte der Verteuerungen doch länger ist, als dies zugegeben wird.
Urlaub: Für alle gemeinsam ist dies die Erlaubnis, sich für eine Weile vor der Alltagsmaloche drücken zu dürfen. Ansonsten aber versteht wohl jeder, je nach Geldbeutel und Lebensanschauung, darunter etwas anderes. Der eine möchte auf die Seychellen oder zur phantasiestillenden „Biene" nach Fernost – und fliegt eben hin. Das Angebot ist immens. Der andere möchte dies oder ähnliches auch – kann sich's zum Beispiel als Familienvater aber ums Verrecken nicht leisten. Für ihn ist das Angebot schon durchaus überschaubar geworden. Die Auswahlmöglichkeit beschränkt. Aber der eine wie der andere erwartet vom Urlaub Erholung. Und dazu gehört einiges mehr, als nur mal eine Weile nicht arbeiten zu müssen. Dazu gehören halt nun auch mal die Penunzen – die der eine sorglos auf den Kopf hauen kann, die dem anderen aber erhebliches Kopfzerbrechen verursachen, weil's bei ihm darum geht, die vielfältigen Wünsche und Vorstellungen der Familie auf den finanziell möglichen gemeinsamen Nenner der Zufriedenheit zu bringen.

Erholsamer Urlaub – und dazu noch preiswert, so einfach und selbstverständlich ist dies durchaus nicht. „Denn", so Gustav Adolf Späth aus Eschenburg, „gerade die Preiswürdigkeit läßt sich ja vorher sehr schlecht feststellen, wenn man (nur) in Prospekten und dergleichen blättert." Späth, der auf unsere Anregung „Angeschaut und ausprobiert" reagierte, ist gar der Ansicht, daß selbst die vom ACE angebotenen Urlaubsziele für viele Familien unerschwinglich sind. „Eine vierköpfige Familie, will sie jedes Jahr in Urlaub fahren, kann keine zwei Monatslöhne dafür opfern."

Was hier offen gesagt wird, ist unser Anliegen: Wir möchten genau jenen zu einem für sie erholsamen Urlaub verhelfen, die entweder erst gar nicht in der bunten Fülle der Reiseveranstalter-Angebote herumstöbern, weil sie ihnen ganz einfach als zu teuer erscheinen und sie sich genieren, dies „zugeben" zu müssen, oder aber die ganz einfach resignierend glauben, Urlaub sei etwas, was sie sich halt einfach nicht leisten können. Dazu Gustav Adolf Späth: „Preiswerte Angebote werden auch oft deshalb nicht berücksichtigt, weil man einen ‚Haken' dabei vermutet. Hierbei kann die Aufklärung durch ‚Erfahrene' in einer entsprechenden Rubrik in ‚LENKRAD' helfen, das Passende zu finden." Genau dies ist eben unsere Absicht. Nur: Funktionieren kann dies natürlich nur mit Ihrer Hilfe. So wie wir bemüht sind, aus der Flut touristischer Angebote die herauszufiltern, die uns besonders attraktiv erscheinen (weil sie ihrer Art nach wahrscheinlich nicht von jedem Reisebüro dargeboten werden), so sollten Sie sich bemühen, aufraffen, uns im dargestellten Sinne empfehlenswerte Ziele zu nennen, Tips zu geben, Wissenswertes zu berichten.

„Damp 2000", eine „Ferienstadt", rund 50 Kilometer nördlich von Kiel, versorgt auch uns regelmäßig mit Informationsmaterial, das ich bisher deshalb nicht berücksichtigte, weil mir klar schien: Wer ins Reisebüro geht, bekommt natürlich Informationsmaterial über „Damp 2000" – en masse.

Außerdem: Eine derartige, übrigens in „saures Weideland" zwischen der schleswig-holsteinischen Hauptstadt und Flensburg gebaute Ferienanlage mit einer Gesamtfläche von etwa 65 ha bedarf nicht der Herausstellung wie jene, die erst gar nicht die Werbemittel haben, um sich bundesweit bekannt zu machen (was unter Umständen aufgrund ihrer Kapazität auch ungeahnt-ungewollte Folgen haben könnte). – Dann kam der Brief von Ludwig Guttzeit aus Laboe bei Kiel, in dem es unter anderem heißt: „Um es gleich zu sagen: Individualisten, die außer scheuen Rehen und Blätterrauschen nichts sehen und nichts hören wollen, wenn der langersehnte Urlaub beginnt, sind in Damp 2000 fehl am Platz." Guttzeit zählt auf, was es in Damp 2000 gibt (und Sie in Prospekten nachlesen können) und meint: Der Gast findet „ein so vollkommenes Angebot vor, daß Langeweile auch dem anspruchvollsten ‚Twen' eigentlich ein Fremdwort sein müßte. Alles hat seinen Preis, und man kann nicht behaupten, Damp 2000 sei ein billiges Vergnügen. Aber ebenso wird niemand sagen können, hier würde der Gast geneppt. Für gutes Geld wird vor allem ein sehr guter Service geboten, der um so freundlicher ausfallen kann, je weiter man von der ‚Hauptsaison' entfernt gebucht hat. Das gilt übrigens auch für die Preise. Wer in der Vor- oder Nachsaison fahren kann, spart erheblich. Und bezahlt wird immer nur für das, was ich in Anspruch nehme. Kurtaxe kennt man im Ostseeheilbad Damp 2000 nicht, dafür ist der Strand über drei Kilometer lang, zirka zwölf Meter breit."
Meinen Sie nicht auch, daß man so doch auch mal Erfahrenes wiedergeben sollte? – Ich sage es immer wieder: Es liegt ausschließlich an Ihnen, wie wir Ihnen den Reise- und Touristikteil anbieten. Wir können nur anregen. Sie müssen sich dazu äußern, Sie müssen mitmachen. Mitmachen wie auch Rechtsanwalt Dieter Bauer aus München, der als langjähriger Gast den jugoslawischen Campingplatz Sobec nicht nur als hervorragend geführt empfiehlt, sondern auch den Touristik-Managern des ACE Empfehlungen und Hinweise, Ratschläge gab, die Ihnen vielleicht schon in der nächsten Saison zum Vorteil gereichen.
Die Vielzahl der einzelnen Mitglieder im ACE kann bei nachprüfbarer Sachlichkeit, Gewissenhaftigkeit und ausgewogenem Urteil eine solche Fülle an Empfehlungen, Kritik und Warnungen zusammentragen, daß wir Sie zufriedenstellen, Ihnen helfende und nützliche Allround-Informationen geben können; die noch dazu regulative Wirkung haben können. – Es liegt an Ihnen! Machen Sie mit.

*

Wer denkt schon an sie? Obergünzburg, das in ruhiger Voralpenlandschaft über ein gut ausgebautes Wanderwegenetz verfügt, bietet einfache Unterkünfte bei Vermietern, die Zeit für ihre Gäste haben – weil sie selbst meist Rentner sind.
Das Verkehrsamt, 8953 Obergünzburg, Telefon (0 83 72) 13 11, vermittelt.

Wie Körperbehinderte in Holland bequem reisen können, darüber gibt ein übersichtlich gestalteter Prospekt Auskunft. – Rollstuhlfahrer und andere körperlich Behinderte können in niederländischen Reisezügen und auch auf Stadt- und Nebenstrecken über eine kostenlose Begleitperson verfügen oder eine solche kostenlos mitnehmen, wenn sie einen Legitimationsausweis für Körperbehinderte vorweisen können. Sie erhalten ihn auf Antrag. Die entsprechenden Formulare gibt es auf allen holländischen Bahnhöfen und bei den Fremdenverkehrsvereinen (Niederländische Fremdenverkehrszentrale, Schildergasse 84, 5000 Köln 1, Telefon [02 21] 23 62 62).
Mit der Deutschen Bundesbahn sind Vereinbarungen getroffen worden, diese spezielle Hilfe und Begleitung für Behinderte auch im internationalen Eisenbahnreiseverkehr zu ermöglichen.

*

Wer's nicht mehr erwarten kann: Das Sommerskigebiet Vorab 3000 bei Laax im schweizerischen Graubünden ist eröffnet. Einen Sessel- und zwei Skilifte gibt's im Gletschergebiet. Langlauffans finden eine präparierte Loipe vor; klar auch: eine Skischule in Ski alpin und Langlauf.
Im Ski-Akrobatik-Center in Laax, das über die einzige Wassersprungschule der Schweiz verfügt, ist der Kursbetrieb ebenfalls wieder aufgenommen worden.
Für Bergbahnbenützer ist der Parkplatz an der Talstation gratis!

*

Zünftiges Training könnte man die einwöchige Gratwanderung von „Hütte zu Hütte" nennen, die das Verkehrsamt Kleinwalsertal, 8984 Riezlern, Telefon (0 83 29) 51 14, zum Preis von 495 DM anbietet. Im Preis für die Wanderung „Rund ums Kleinwalsertal" sind Halbpension und Bergführer inklusive.

*

Herbst-Ferienpauschalen in der Schweiz! Wer sie anbietet, was sie beinhalten und kosten, darüber informiert eine Broschüre „Pauschalarrangements Schweiz", die Sie anfordern können beim Schweizer Verkehrsbüro, Kaiserstraße 23, 6000 Frankfurt 71, Telefon (06 11) 23 60 61. Kostenlos.

*

Für Romantiker bietet der soeben herausgegebene Reiseführer „Romantisch reisen in Europa" sicher erhebende Anregungen: 110 historische Hotels und Restaurants in Norwegen, Schweden, Dänemark, Holland, Deutschland, der Schweiz und Österreich werden vorgestellt. Sehr ausführlich – heißt es. Das schön bunt gestaltete Buch nennt auch verschiedene Reiseroutenvorschläge (damit Sie sich auch immer schön romantisch durch sieben Länder „fressen" können). Aber: Das Buch kostet 7,50 DM und ist zu bekommen über die Zentrale der Romantik Hotels, Postfach 11 44, 8757 Karlstein/Main, Telefon (0 61 88) 50 20.

*

Wen's immer noch aufs und ans Wasser drängt, für den bieten die „Sessanlinjen, Dammtorstraße 13, 2000 Hamburg 36, Telefon (0 40) 34 14 51, einen leckeren Happen. „Schweden zum Kennenlernen – 4 Tage mit dem Pkw."
Zum Sonderpreis von 294 DM pro Person wird geboten: Überfahrt von Travemünde zur größten skandinavischen Hafenstadt Göteborg (1000 Kilometer Seereise) mit der „Prinsessan Birgitta" – auf die der Pkw mitgenommen werden darf; Bett in Doppelkabine, volle Bordverpflegung (zwei Hauptmahlzeiten und zweimal Frühstück); zwei Übernachtungen mit Frühstück im Göteborger Luxus-Hotel „Europa". Göteborgs Umgebung bietet viel Sehenswertes, Ausflüge mit dem eigenen Pkw in die Schärenwelt der Westküste oder zum Vänern und Vättern sind gute Tips. Hört sich doch reizvoll an. (Buchen kann man in allen ACE-Geschäftsstellen.)

*

Appetitanregende 25 Prozent Ermäßigung für Späturlauber vom 1. bis 31. Oktober bietet die Berchtesgadener Hotellerie (ab sieben Tage Aufenthalt). Die Hotel- und Gästehauskategorie kann frei gewählt werden. Ein Ferienscheckheft bietet weitere Vergünstigungen, das Begrüßungsgeschenk, ein 185-Seiten-Urlaubsmosaik, viele Informationen übers Berchtesgadener Land. Für Interessenten: Kurdirektion Berchtesgaden, Postfach 2 40, 8240 Berchtesgaden, Telefon (0 86 52) 50 11.

Johannes Rumreiser

20. juli

niemand in der redaktion kann polnisch. schade, wo polen eines unserer nachbarlaender ist. doch wir wissen auch so, was auf den bunten postkarten steht, die wir immer wieder aus rzeszow bekommen. einer stadt hinter krakau, etwa 100 km von der grenze polens zur udssr entfernt: junge sammler mit vornamen wie piotr oder jacek bitten in ihrer landessprache, manchmal auch in deutsch oder englisch, um aufkleber, etiketten, ''labels'' und automobilprospekte. es hat sich in rzeszow offensichtlich schon herumgesprochen, dass der ace verstaendnis fuer die sammelleidenschaft aufbringt und immer einen aufkleber uebrig hat. jede fremde plakatte, die in der redaktion auftaucht, wird gleich fuer die naechste anfrage bereitgelegt.



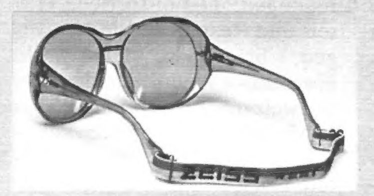
24. juli

erinnerungen an lang vergangene zeiten wurden bei lenkrad-reportern wach, die bei einem autotest durch das taunus-staedtchen bad soden kamen. stand doch dort in grossen zahlen an einer tankstelle, dass super und diesel fuer 53 pfennig, normalbenzin sogar fuer 51 pfennig zu haben seien. erst bei naeherem hinsehen entpuppte sich der vermeintliche sensationspreis als finte: die zahlen bezogen sich auf einen halben liter, wodurch die spritpreise wieder in den bereich des ueblichen rueckten. ob es sich dabei um eine besonders gewiefte methode zur umsatz-steigerung handelte, ist uns nicht bekannt.



26. juli

eine neuheit, ueber die sich besonders sportler freuen werden, ist die zeiss sonnenbrille mit gurt. diese brille hat an ihren buegelenden schlitze, an denen ein dazugehoeriges elastisches band befestigt werden kann. durch



diesen gurt, der sich beliebig verstellen laesst, sitzt die sonnenbrille auch bei ruckartigen kopfbewegungen fest und kann weder verrutschen noch herunterfallen. praktisch ist auch, dass man den gurt jederzeit wieder abnehmen kann.

9. august

zu mehr ruecksicht auf kinder im strassenverkehr, fordert der deutsche kinderschutzbund auf. die jaehrlich mehr als 10 000 schwerverletzten und dauergeschaedigten kinder wuerden eine grosse belastung fuer unsere gesellschaft darstellen. deshalb sei mehr ruecksicht auf kinder im strassenverkehr unerlaesslich. der kinderschutzbund erneuerte seine forderung, die fahrlehrerausbildung um ein fach kinderkunde zu erweitern. in den fuehrerscheinpruefungen sollte kuenftig ruecksichtsvolleres fahren gegenueber kindern und alten leuten beachtung finden.



15. august

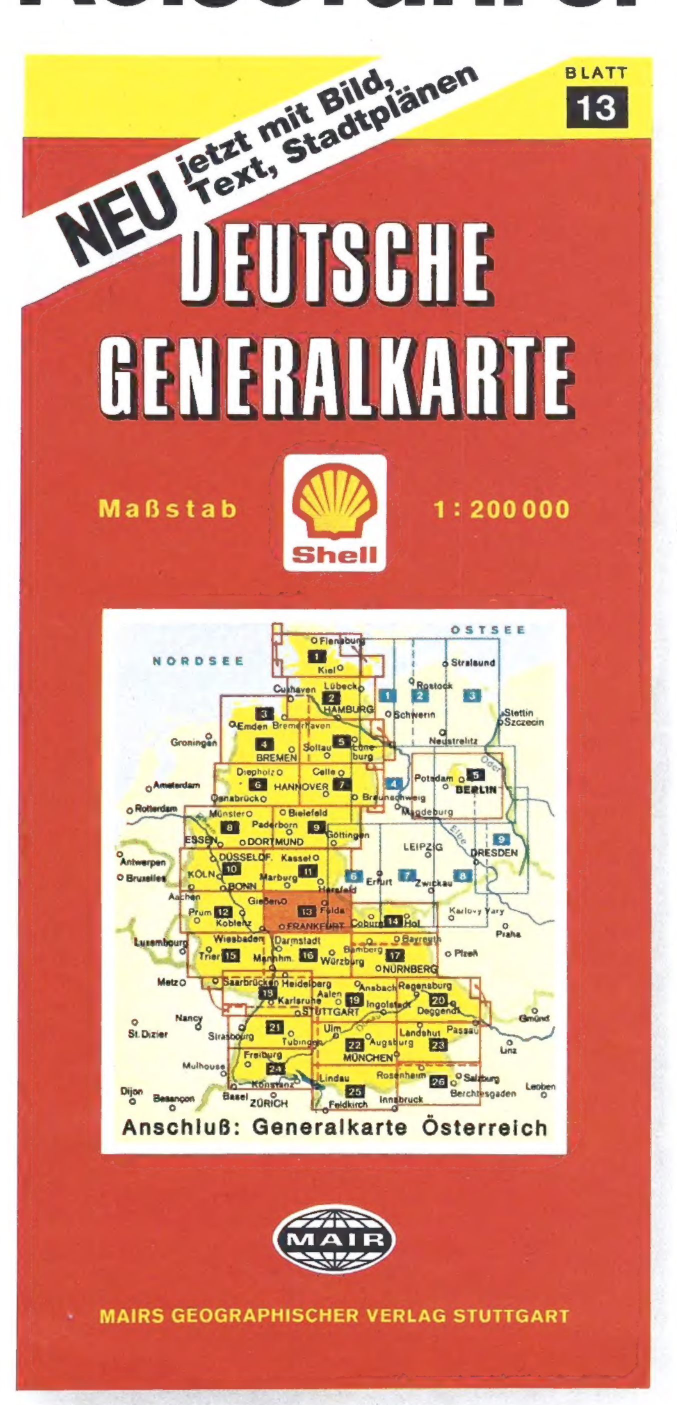
deutlicher appell an die raucher: im volkswagenwerk westmoreland (usa) sprechen die sicherheitsingenieure diejenigen an, die braende verursachen koennten: blecherne ascher gibt es ueberall. motto der aktion: ''raucher helfen braende verhueten''. ob's hilft?

Abk. für Indiana	Abk. für Summa	weibl. Vorname	Wasserpflanze	
15	20	32	33	21
		42	'Autoclub Europa'	34
1	Wappenvogel			23
Ort nördl. von Riva			41	
35			11	25
Teil v. Großbritannien	Abk. für Sekunde		frz.: König	26
Abk. für Straße	31		38	Teil d. Bibel/ Abk.
engl. Schulstadt	3			27

24. august

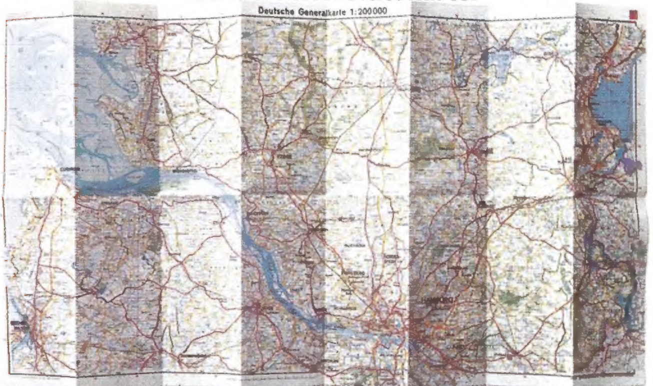
wer den ace kennt, ist nicht nur auf den strassen gut beraten, sondern auch beim loesen von kreuzwortraetseln. unter 33 senkrecht wird hier nach dem ''autoclub europa'' gefragt. fuer koenner ganz klar: ace.

Neu.
Die Generalkarte ist ab sofort Autokarte und Reiseführer in einem.



Schon auf den ersten Blick werden Sie sehen, daß die Generalkarte jetzt völlig neu bearbeitet und auf den aktuellsten Stand des Verkehrsnetzes gebracht wurde. Damit und mit ihrem einzigartigen Maßstab 1:200000 wird sie Ihnen die sicherste Orientierungshilfe auf allen Ihren Reisen sein.

Vorderseite: Autokarte.



Die augenfälligste Neuerung jedoch entdecken Sie, wenn Sie die neue Generalkarte einmal umdrehen: Auf ihrer Rückseite finden Sie nämlich den neuen Reiseführer. Mit präzisen Stadtplänen, mit zahlreichen farbigen Fotos der schönsten Landschaften und Sehenswürdigkeiten und mit ausführlichen Beschreibungen der schönsten Orte.

Rückseite: Reiseführer.



Die neue Generalkarte mit Reiseführer gibt es im Buchhandel, bei den Shell Stationen, in den Buchabteilungen der Kaufhäuser und beim ACE. Für nur DM 4,80 pro Blatt. Eine Anschaffung, die sich für Sie schon bei der ersten Fahrt bezahlt macht.

Die Generalkarte gibt es für die Bundesrepublik Deutschland, DDR, Österreich, Italien, Spanien, Frankreich und Jugoslawien.

DIE VORSTELLUNG DES NEUEN FORD TAUNUS



Abb.: Ford Taunus GL

Zu einem Zeitpunkt, an dem das Auto mehr als bisher die Vernunft braucht, um Zukunft zu haben, erfolgt die Vorstellung des neuen Ford Taunus. Mit vernünftigen Verbesserungen für mehr Sicherheit, mehr Komfort und mehr Wirtschaftlichkeit.

Mehr Sicherheit:

Vergrößerte Glasflächen bieten bei allen Limousinen großzügige Rundumsicht. Mehr Schutz gewähren die Stoßstangen mit Kunststoffkappen – seitlich verlängert bis an die Radausschnitte – und ab L-Modell Seitenleisten an den Flanken. Die Feinabstimmung des Breitspurfahrwerks mit dem langen Radstand führt durch einen verstärkten Stabilisator vorn sowie Gasdruckstoßdämpfer an der 4-Lenker-Hinterachse zu einer spürbaren Verbesserung der Straßenlage und erhöht den Fahrkomfort. Neue, offen gestaltete Kopfstützen vervollständigen das bewährte Sicherheitskonzept mit Verbundglas-Frontscheibe und Automatikgurten vorn und hinten.

Der neue Ford Taunus: umfassender in der Sicherheit.

Mehr Komfort:

Das sichere, beruhigende Gefühl, das der neue Ford Taunus durch vernünftige Technik vermittelt, wird durch den großzügigen Innenraum noch verstärkt: stabilerer Rücken- und Seitenhalt durch völlig neu konstruierte Vollschaum-Ruhesitze vorn – mit stufenlos verstellbarer Rückenlehne und Sicherheitsgurtschloß direkt am Sitz. Das neue Heizungs- und Lüftungssystem verbessert den Luftdurchsatz und sorgt durch zwei zusätzliche zentrale Frischluftdüsen für gleichmäßigere Verteilung der Luft.

Der neue Ford Taunus: spürbar besser im Fahrkomfort.



Mehr Wirtschaftlichkeit:

Bei den 1.3- und 1.6-Liter-Vierzylinder-Motoren regelt der neue Variable-Venturi-Vergaser Luftmenge und Kraftstoffzufuhr automatisch. Das bedeutet: bessere Gemischbildung über den gesamten Drehzahlbereich, weniger Benzinverbrauch und spürbar besseres Fahrverhalten bei kaltem und warmem Motor. Ebenfalls weniger Kraftstoff trotz erhöhter Leistung (74 kW/101 PS) braucht der 2.0-Liter-Vierzylinder-Motor. Und auch die bewährten Sechszylinder mit Transistor-Zündung wurden konsequent weiterentwickelt. Der 2.0-Liter-V6-Motor (66 kW/90 PS) läuft jetzt mit Normalbenzin; die Leistung des 2.3-Liter-V6 wurde auf 84 kW/114 PS gesteigert. Bei allen Motoren sorgt ein neuer, thermostatisch geregelter Lüfter für die Kühlung. Der spart Kraft und somit zusätzlich Benzin.

Der neue Ford Taunus: energiebewußter im Verbrauch.

Der neue Ford Taunus zeigt die Konsequenz der Vernunft: Fortschritt durch Feinschliff.

Überzeugen Sie sich selbst bei einer Probefahrt.

FORD TAUNUS



Das Zeichen der Vernunft.